

Universidad Andina Simón Bolívar

Sede Ecuador

Área de Ambiente y Sustentabilidad

Maestría en Investigación en Ecología Política y Alternativas al Desarrollo

Hegemonía y movilidad en Quito en tiempos de crisis socioecológica

Un análisis de la guerra de posiciones en el discurso de los actores de la sociedad política y la sociedad civil

Erika Andrea León Sánchez

Tutor: Jorge Enrique Forero

Quito, 2026

Trabajo almacenado en el Repositorio Institucional UASB-DIGITAL con licencia Creative Commons 4.0 Internacional		
	Reconocimiento de créditos de la obra	
	No comercial	
	Sin obras derivadas	
Para usar esta obra, deben respetarse los términos de esta licencia		

Cláusula de cesión de derecho de publicación

Yo, Erika Andrea León Sánchez, autora del trabajo intitulado “Hegemonía y Movilidad en Quito en tiempos de crisis socioecológica. Un Análisis de la Guerra de Posiciones en el Discurso de los Actores de la Sociedad Política y la Sociedad Civil”, mediante el presente documento dejo constancia de que la obra es de mi exclusiva autoría y producción, que la he elaborado para cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de Magíster en Ecología Política y Alternativas al Desarrollo en la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, durante 36 meses a partir de mi graduación, pudiendo por lo tanto la Universidad, utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en los formatos virtual, electrónico, digital, óptico, como usos en red local y en internet.
2. Declaro que, en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor/a de la obra antes referida, yo asumiré toda responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.
3. En esta fecha entrego a la Secretaría General, el ejemplar respectivo y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

12 de febrero de 2026

Firma: Erika León

Resumen

En un contexto de crisis socioecológica, esta investigación examina cómo el modelo de movilidad urbana de Quito se relaciona con la hegemonía de la automovilidad y con las posibilidades de una transición hacia formas de movilidad sustentables. A partir de un marco teórico que articula la teoría de la hegemonía de Gramsci, el modo de vida imperial y las alternativas de la movilidad, se demuestra que la movilidad urbana no constituye un problema técnico neutral, sino un campo de disputas políticas donde se materializan relaciones específicas de poder entre sociedad y naturaleza.

El análisis crítico del discurso desarrollado con actores de la sociedad política y civil permitió identificar la guerra de posiciones entre el modelo hegemónico y alternativo de la movilidad. Aunque estas perspectivas alternativas han logrado conquistar espacios normativos importantes, la hegemonía de la automovilidad aún persiste como sentido común dominante en la ciudad.

Los hallazgos muestran que Quito se configura como un campo de batalla discursivo donde conviven conquistas relevantes con profundas contradicciones la normativa y su implementación. Aunque existen condiciones institucionales y materiales para una movilidad más sustentable, los patrones históricos y culturales del modo de vida imperial continúan orientando las decisiones urbanas.

En conclusión, aunque las lógicas contrahegemónicas han generado fisuras en el orden dominante, la hegemonía de la automovilidad continúa estructurando la política urbana en Quito. Superarla requiere no solo reformas técnicas o normativas, sino una transformación cultural que reoriente el sentido común hacia formas de movilidad que prioricen al peatón y al ciclista como actores centrales en una ciudad más justa y en coherencia con la naturaleza.

Palabras clave: análisis del discurso, transporte, sostenibilidad, naturaleza urbana, Plan Maestro de Movilidad Sostenible.

A quienes buscan un buen vivir, un modo de vida en coherencia con la naturaleza y un modo de moverse en la ciudad que desafíe el modelo hegemónico de la automovilidad.

Agradecimientos

El producto de esta investigación es posible gracias a la confluencia de varias personas e instituciones que, con su apoyo, compromiso y generosidad, hicieron realidad este proceso. Por esa razón mis más sinceros agradecimientos:

A la Universidad Andina Simón Bolívar, por brindarme la oportunidad de formar parte de su casa de estudios y por acogerme en un espacio académico profundamente transformador.

A Miriam Lang, por su incansable trabajo y sostenimiento de la Maestría en Ecología Política y Alternativas al Desarrollo. Gracias por crear este espacio donde, además de aprender a descolonizar los modos de vida, coincidimos con personas con inquietudes y preocupaciones comunes, donde se comparten diversas perspectivas y donde se forjan amistades entrañales.

A Jorge Forero, tutor de esta investigación, por su guía, sus comentarios, sus conocimientos, su tiempo y su paciencia. Su acompañamiento y disponibilidad fue clave para encaminar esta investigación desde una perspectiva más integral y sensible a la complejidad del caso.

A Edgardo y Geovanna, por su lectura y comentarios desde las primeras ideas hasta la culminación de esta investigación.

Mi más profundo agradecimiento a las personas que generaron conexiones y compartieron sus conocimientos y trabajo en favor de la movilidad en la ciudad, contribuyendo directamente al desarrollo de esta tesis.

A mis actores que formaron parte de la sociedad política: Joselyn Mayorga, Andrés Campaña y Fidel Chamba, quienes desde sus curules y contextos trabajan por la movilidad en la ciudad.

A Mario Balseca, desde la Secretaría de Movilidad, por su compromiso con una movilidad que priorice al peatón y al ciclista.

A la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito por mostrar cómo su labor busca generar un transporte público digno y de calidad.

A mis actores de la sociedad civil: Erika Ulloa (BiciAcción), Ricardo Buitrón (Acción Ecológica), Paola Arciniegas (Quito Patina) y Paola Nina, quienes desde

diferentes estancias y nivel de influencia ocupan los espacios políticos y urbanos luchando por formas de movilidad contrahegemónicas y más humanas.

Y a mis actores de la academia: Fernando Carrión, Académico 2 y Jairo Ortega, quienes, desde su área de estudio buscan comprender las dinámicas urbanas del transporte y la movilidad, generando conocimientos críticos y propuestas transformadoras.

A mamá y papá, por sostener mi vida mientras cumplía unos de mis sueños. Su amor y apoyo incondicional son la base de lo que he podido lograr.

A Danissa, por su cuidado, soporte y guía desde que la maestría nos hizo coincidir.

A Gissel, por el acompañamiento constante, y los consejos compartidos durante todo este proceso.

A Jessi, Braulio, Fabian, Angelly y a todo el grupito de reuniones para la tesis, por las anécdotas, el apoyo mutuo y la complicidad que nos permitió avanzar en nuestros trabajos con alegría y resistencia.

A todos mis compañeros de la maestría, con quienes compartimos historias desde nuestras propias realidades. Gracias por enriquecer este camino con sus miradas y experiencias.

A Doris, por su infaltable compañía en cada paso y desvelada durante el proceso.

Y finalmente, gracias a todas las personas que, en distintos momentos, me brindaron su apoyo y contribuyeron a que esta investigación sea posible.

Tabla de contenidos

Introducción.....	13
Capítulo primero. Elementos conceptuales para la comprensión de la movilidad en las sociedades capitalistas contemporáneas	21
1. Antonio Gramsci: Hegemonía y Contrahegemonía.....	21
2. Automovilidad imperial como régimen hegemónico	23
3. Planificación urbana modernista y la ciudad del automóvil.....	26
4. Segregación espacial y derecho a la ciudad: consecuencias de la hegemonía del automóvil.....	28
5. Soluciones al problema de movilidad: hegemonía y alternativas.....	29
5.1. Capitalismo verde y transiciones energéticas	29
5.2. Movilidad sustentable: perspectivas alternativas.....	30
Capítulo segundo. Configuración histórica de la movilidad en la ciudad de Quito	33
1. Planificación urbana en Quito: materialización de la ciudad para el automóvil	33
2. Memorias sobre los primeros automóviles en la Capital.....	34
3. Inicios del transporte público masivo en la capital.....	35
4. La industria automotriz en el Ecuador y la distribución de automóviles en la ciudad.....	39
5. Inicios de movimientos contrahegemónicos: la bicicleta pública y movimientos sociales ciclistas.....	43
6. La movilidad en Quito como responsabilidad municipal.	45
Capítulo tercero. Guerra de posiciones por la hegemonía Automovilidad vs Movilidad Alternativa desde actores de la sociedad civil y la sociedad política.	49
1. Abordaje metodológico	49
2. Disputa entre discursos que reproducen y contrarrestan la hegemonía de la automovilidad	54
2.1. La hegemonía vehicular como sentido común naturalizado.....	55
2.2 El automóvil como símbolo de estatus social.....	57
2.3 Configuración urbana en torno a la automovilidad	57
2.4 La mala calidad del transporte público como legitimador del uso del automovil .	59
2.5. Seguridad como legitimad para el uso del transporte individual.....	60

2.6 La electromovilidad de la movilidad	61
2.7 La pirámide invertida de la movilidad como instrumento contrahegemónico	65
2.8 La bicicleta, solución parche o elemento contrahegemónico	66
2.9 Cambio de estructuras acompañadas de cambio social	70
3. Análisis discursivo de los bloques en disputa por la hegemonía	71
Capítulo cuarto. Mapeando el campo de batalla ¿Perpetuación de la automovilidad hegemónica o implantación de una nueva hegemonía entorno a la sustentabilidad?.....	73
1. La movilidad como campo de batalla ideológica entre intelectuales	73
2. Los intelectuales orgánicos en la lucha por la hegemonía.....	73
3. Crisis Orgánica: Fracturas del bloque hegemónico y límites de la contrahegemonía	74
4. Límites y posibilidades: ¿Hacia dónde va la guerra de posiciones?.....	75
5. Reflexiones finales: El interregno y las tareas de la contrahegemonía	77
Conclusiones.....	81
Obras citadas.....	85
Anexos	93
Anexo 1: Red de actores por bola de nieve	93
Anexo 2: Guía de entrevista semiestructurada – transporte público masivo.....	94
Anexo 3: Guía de entrevista semiestructurada sociedad civil	95
Anexo 4: Hoja de Información y Consentimiento informado presentado en cada una de las entrevistas.....	97

Introducción

En los últimos años, la movilidad urbana en Quito se enmarca en el contexto de una profunda crisis socioecológica global caracterizada por el calentamiento global, el agotamiento de recursos naturales, la emisión excesiva de gases de efecto invernadero y la degradación de ecosistemas. Según Lander (2019, 30), el patrón civilizatorio predominante en el mundo actual se caracteriza por ser antropocéntrico, monocultural y patriarcal en línea de un crecimiento económico sin fin por medio de la acumulación; siendo el capitalismo su máxima expresión. Este modelo ha provocado la mercantilización de las distintas dimensiones de la vida, generando alteraciones y destrucciones sistemáticas poniendo en peligro el equilibrio y la vida en el planeta. Por esa razón, se considera que el mundo está atravesando una profunda crisis socioecológica en nombre del desarrollo y el progreso. En este contexto, Lang (2012, 13), menciona que muchas de las actividades que se llevan a cabo en el planeta son realizadas con el objetivo de sostener un modo de vida hegemónico configurado desde el norte global, y basado en la acumulación de capital para conseguir éxito y felicidad.

Esta crisis está intrínsecamente vinculada a lo que Ulrich Brand y Markus Wissen han denominado el “modo de vida imperial”, un patrón de producción y consumo que se basa en el acceso ilimitado a recursos, mano de obra y sumideros ecológicos a escala global (2021,73). El modo de vida imperial corresponde al patrón de vida del Norte global junto a las condiciones estructurales, organizaciones sociales y los discursos que lo legitiman.

En este contexto, la automovilidad imperial emerge como una manifestación central de este modo de vida, donde el transporte individual motorizado a base de combustibles fósiles y ahora el automóvil eléctrico se ha consolidado como paradigma hegemónico de movilidad urbana.

Quito, como capital de Ecuador y centro económico-político, no ha escapado a esta tendencia global. Con aproximadamente 2.679.722 millones de habitantes en el distrito y con 1.776,364 específicamente en la parroquia de Quito (INEC 2022), la ciudad enfrenta severos problemas de congestión vehicular, contaminación atmosférica y segregación socioespacial derivados de un modelo de movilidad centrado predominantemente en el automóvil privado y en combustibles fósiles. Esto se puede

evidenciar en el hecho de que entre 2022 y 2023, en la provincia de Pichincha, a la que pertenece el cantón Quito, hubo un incremento del 20,10 % de vehículos matriculados; siendo junto a la provincia de Zamora Chinchipe las dos provincias que albergan al 83,66 % del total de vehículos matriculados de todo el Ecuador (INEC 2024).

A pesar de que Quito cuenta con un sistema de transporte público integrado que consta de buses urbanos, el Trolebús, la Ecovía, y el recientemente inaugurado Metro de Quito en el 2022, la ciudad sigue experimentando un crecimiento acelerado de su parque automotor privado. Desde el 2020 al 2022 el número de vehículos matriculados en la provincia de Pichincha ascendió de 473.957 a 569.095 mientras que para el 2023 a un total de 683.483 (INEC 2024).

Simultáneamente, han emergido discursos y prácticas que buscan responder a esta crisis provocada por la automovilidad hegemónica desde diferentes perspectivas. Por un lado, propuestas de electromovilidad y “ciudades inteligentes” que, si bien promueven una transición energética, podrían simplemente representar una forma de “capitalismo verde” entendido como aquellas soluciones a los problemas ambientales que no cuestionan las estructuras fundamentales de acumulación, es decir, del modo de vida imperial Swyngedouw (2011) y McCarthy (2015). Por otro lado, iniciativas de transporte público masivo, las cuales trasladan a grandes masas de la sociedad, reduciendo el espacio ocupado y no de modo individual y desigual como lo es la automovilidad (Delgado 2015, 51); y los potenciales alternativos de movilidad no motorizada (como los programas de ciclovías) que plantean alternativas más radicales hacia la sustentabilidad.

Cada uno de estos modelos cuentan con la legitimación de determinados actores. La automovilidad hegemónica, tiene una relación con el modelo de acumulación ya que, está fuertemente vinculada al sector privado y empresarial, donde el automóvil es una mercancía difundida como símbolo de libertad e independencia, por oposición al transporte público que funciona para la colectividad. En las ciudades, el manejo y la administración del transporte público, por lo general, suelen estar a cargo del gobierno y las municipalidades quienes son los responsables de su promoción, así como del diseño y la implementación de políticas públicas y proyectos relacionados. En cuanto a los modelos de movilidad más sustentables, muchos de ellos son legitimados desde la sociedad civil, ya que estos modelos desafían la lógica del mercado y buscan una deslegitimación de la automovilidad en la ciudad.

En este escenario complejo, resulta fundamental caracterizar los diferentes modelos de movilidad urbana en Quito y analizar los discursos que los sostienen, para

comprender cómo estos reproducen o desafían la automovilidad imperial, y qué potencial tienen para generar transiciones genuinas hacia la sustentabilidad en un contexto de crisis socioecológica global.

Por tal motivo, la presente investigación sobre los modelos de movilidad urbana en Quito responde a una necesidad académica y social urgente por varias razones fundamentales. En primer lugar, respecto a estudios sobre la movilidad urbana destacan algunas investigaciones, tesis y seminarios; un ejemplo de ello es el *Seminario taller “Ciclovías para Quito”, una propuesta ciudadana*, documento en el cual se resume los principales temas presentados en un evento organizado por el centro de investigaciones CIUDAD, Biciacción, Acción ecológica y Fundación Humana Bogotá con el apoyo del Municipio de Quito (2003). En este documento se detallan algunas de las propuestas de movilidad en Quito, presentando a la implementación de ciclovías como una de las alternativas para recuperar el espacio social, el por qué los autos contaminan más en Quito, así como la mejora de las condiciones ambientales en la ciudad.

El trabajo de investigación de Byron Robalino (2021) denominado *Movilidad Urbana Sostenible: La incidencia de actores sociales en la puesta en agenda de la bicicleta como sistema de transporte alternativo en la ciudad de Cuenca 2011-2019*, a pesar de que no es aplicado para la ciudad de Quito, destaca por el reconocimiento de los actores sociales detrás de políticas en nombre de la sostenibilidad, mientras que la tesis de Catalina Noroña, *De la Bicicleta a la Utopía: la construcción de organizaciones socio ambientales desde las propuestas de transporte alternativo - el caso de Quito, Ecuador* (2009), resalta el papel de la automovilidad como uno de los principales contaminantes en la ciudad de Quito y destaca el papel de las organizaciones sociales como agentes de cambio que se reúnen en torno lógicas alternativas a la automovilidad.

De allí, un libro que de cierta manera menciona muchas de las lógicas detrás de las formas de urbanización en Quito como las relaciones sociedad naturaleza que intervienen en la configuración de la ciudad, con el contexto geográfico y los derechos de la misma, es el libro titulado *Historia ambiental y ecología urbana para Quito* de Nicolás Cuví (2022), donde desde una perspectiva crítica y de ecología urbana nos detalla puntos poco discutidos respecto a la ciudad de Quito.

De igual manera, en casos cercanos a este tema de investigación en la ciudad de Quito tenemos una tesis de maestría titulada *La movilidad sustentable en Quito: una visión desde los más vulnerables* de Mayra Gordón. En ese texto realiza una línea de tiempo de la movilidad en la ciudad de Quito desde el crecimiento urbano, la llegada del

transporte motorizado, así como de las instituciones actoras y los planes de movilidad. Así también, el *Análisis del sistema de transporte público y propuesta de solución ecológica para la ciudad de Manta*, realizado por Libén Solórzano (2019). En el análisis el autor determina los factores de ineficiencia y los conflictos del sistema de transporte público de la ciudad de Manta, para proponer unidades eléctricas ecológicas.

En referencia a estos estudios, podemos decir que: en primer lugar, si bien existen estudios enfocados en el tema de la movilidad, el transporte y la sostenibilidad, aparte de los informes más técnicos y enfocados en la eficiencia, la planificación de las rutas, sistemas de recaudo o el tráfico, son escasos los análisis que conectan las problemáticas locales con debates teóricos globales sobre crisis socioecológica y la hegemonía y el poder que da continuidad a un modelo de movilidad y de vida insostenible. Existe un vacío en los estudios sobre movilidad urbana en Quito que aborden el fenómeno desde una perspectiva crítica, relacionando los discursos locales con categorías teóricas como la automovilidad hegemónica, y la transición hacia la sustentabilidad sin caer en las falsas soluciones.

En segundo lugar, Quito representa un caso de estudio particularmente relevante debido a su complejidad geográfica, social y política y a la insostenibilidad presente en su forma de movilizarse. La ciudad ha experimentado en los últimos años una transformación significativa en sus sistemas de movilidad como fue con la implementación del Metro, la generación de planes y ordenanzas y la emergencia de proyectos de transición a energías más limpias. Este momento de transición ofrece una oportunidad única para analizar las tensiones entre diferentes modelos de movilidad y los discursos que los sustentan.

Desde una perspectiva social, esta investigación contribuirá a comprender mejor cómo los diferentes discursos sobre movilidad pueden reproducir o desafiar desigualdades existentes. Quito, como muchas ciudades latinoamericanas, presenta marcadas inequidades en el acceso a servicios de transporte de calidad, donde las poblaciones de menores recursos suelen dedicar más tiempo y recursos a la movilidad, mientras sufren mayores impactos de la contaminación y congestión vehicular.

Además, en términos ambientales, el sector transporte representa una de las principales fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero en Ecuador. Analizar críticamente las diferentes propuestas de movilidad y los discursos que diferentes actores utilizan para legitimar su posición identificar el camino hacia la sostenibilidad ambiental,

distinguiendo entre transformaciones superficiales (capitalismo verde) y cambios estructurales hacia modos de vida más sustentables.

Finalmente, esta investigación tiene relevancia para la planificación y la generación de política pública. Al caracterizar los modelos de movilidad y analizar los discursos de actores clave, proporcionará insumos valiosos para tomadores de decisiones, organizaciones de la sociedad civil y otros actores interesados en promover sistemas de movilidad más equitativos, eficientes y ambientalmente responsables en Quito y otras ciudades con contextos similares. En suma, este estudio no solo contribuirá al conocimiento académico sobre movilidad urbana y crisis socioecológica, sino que también aportará elementos para repensar críticamente las alternativas de transición hacia modelos de movilidad más justos y sustentables en el contexto particular de Quito.

En ese contexto, la pregunta de esta investigación es: ¿Cómo el modelo de movilidad urbana de Quito se relaciona con las dinámicas de automovilidad hegemónica, o transiciones hacia la sustentabilidad en el contexto de la crisis socioecológica actual?

De manera correspondiente, el objetivo general es conocer cómo el modelo de movilidad urbana en Quito, se relaciona con las dinámicas de la movilidad hegemónica, o con transiciones hacia la sustentabilidad en el contexto de la crisis socioecológica actual.

Los objetivos específicos para responder esta pregunta son tres: 1) Reconstruir genealógicamente la evolución de la movilidad en Quito, identificando actores, rupturas y continuidades en sus configuraciones históricas y sus relaciones con procesos socioeconómicos y políticos más amplios. 2) Contrastar los discursos de la sociedad política y la sociedad civil identificando los proyectos hegemónicos y contrahegemónicos presentes en los posicionamientos de concejales, académicos y colectivos sociales 3) Analizar el estado actual de la guerra de posiciones por la hegemonías en la movilidad en Quito, determinando la fortaleza relativa de los proyectos en pugna y las condiciones de posibilidad para un cambio hegemónico.

El desarrollo de esta tesis se encuentra en el marco de la ecología política, un campo de estudio que emerge en la década de los 70s como respuesta a las explicaciones puramente técnicas o naturales de los problemas ambientales. Blaikie y Brookfield (1987, 17), la definen como el estudio de las relaciones entre la sociedad y la naturaleza mediadas por relaciones de poder, reconociendo que los problemas ambientales no pueden entenderse sin analizar las estructuras políticas, económicas y sociales que los producen.

La ecología política nos proporciona herramientas conceptuales para entender que los problemas ambientales, así como los sistemas de movilidad urbana no son meramente técnicos, sino que están atravesados por relaciones de poder que determinan. De igual manera, la ecología política urbana surge una respuesta crítica a las aproximaciones tecnocráticas que han dominado la planificación urbana, reconociendo que los procesos de urbanización están atravesados por relaciones de poder que determinan quién accede a qué recursos, espacios y servicios (Heynen, Kaika y Swyngedouw 2006, 5). Y en el caso de la movilidad urbana, quién accede a qué tipo de transporte; qué territorios reciben inversión en infraestructura; cómo se distribuyen los beneficios y las cargas ambientales del transporte; y qué visiones sobre la movilidad se legitiman como “racionales” o “modernas”.

La movilidad urbana constituye uno de los ámbitos más evidentes donde se materializan estas injusticias socioambientales. La infraestructura vial y los sistemas de transporte no solo consumen vastas cantidades de territorio urbano, sino que también determinan patrones de accesibilidad que pueden incrementar o reducir las desigualdades espaciales (Soja, 2008). La ecología política urbana nos permite analizar cómo los discursos de diferentes actores pueden encubrir procesos de exclusión y despojo territorial o falsas soluciones.

De igual manera, uno de los marcos referenciales que nos permitirán identificar las relaciones de poder en este contexto de la hegemonía de la Automovilidad y las posibles soluciones es la teoría de la Hegemonía de Antonio Gramsci, a partir de la llamada Guerra de Posiciones. Este análisis de la Guerra de Posiciones se lo realizará mediante el Análisis Crítico del Discurso propuesto por Fairclough, el cual nos proporciona una metodología para identificar cómo se reproduce la hegemonía por medio de los discursos obtenidos mediante entrevistas a actores de la sociedad política y sociedad civil conforme a la teoría Gramsciana. La parte metodológica se la explica con mayor detalle en el capítulo tres.

La presente investigación consta de cuatro capítulos. El primer capítulo *Elementos conceptuales para la comprensión de hegemonía de la Automovilidad en las sociedades capitalistas contemporáneas* describe el marco teórico de la investigación el cual nos será de ayuda para comprender la visión a partir de la cual se analizará la problemática de la investigación, tales como la hegemonía, la automovilidad, las falsas soluciones y las alternativas sustentables a la automovilidad.

El segundo capítulo corresponde a la *Configuración histórica de la movilidad en la ciudad de Quito*, capítulo en el cual se da una breve reseña histórica de cómo se fue configurando la movilidad en la ciudad, lo urbano, y los medios de transporte.

El tercer capítulo *Guerra de posiciones por la hegemonía Automovilidad vs Movilidad Alternativa desde actores de la sociedad civil y la sociedad política*, corresponde a la parte metodológica la cual se analiza los discursos de actores clave de movilidad urbana de Quito: Actores de la Sociedad Política comprendido por el Concejo Municipal e Instituciones público-municipales de movilidad y transporte; y la Sociedad Civil conformada por académicos, expertos y colectivos sociales.

Y, por último, el cuarto capítulo denominado *Mapeando el campo de batalla ¿Perpetuación de la automovilidad hegemónica o implantación de una nueva hegemonía de sustentabilidad?* se realiza un análisis, en base a los discursos analizados, sobre la disputa de hegemonías en Quito y hacia dónde está transitando en la actualidad.

Capítulo primero

Elementos conceptuales para la comprensión de la movilidad en las sociedades capitalistas contemporáneas

Dentro de este capítulo se presenta a detalle el marco teórico en el cual se basa el análisis de esta investigación. Para comprender el modelo de movilidad urbana en la ciudad de Quito, primero se debe comprender como se han planificado las ciudades, como se han configurado en torno a un modo de movilidad basada en el automóvil, como esto genera segregación y como toda esta configuración está en torno a un modo de vida hegemónico.

1. Antonio Gramsci: Hegemonía y Contrahegemonía

La hegemonía, concepto desarrollado por Antonio Gramsci en sus *Cuadernos de la cárcel*, nos permite comprender cómo los grupos dominantes mantienen y reproducen su poder en la sociedad a través de ideas y valores. La interpretación gramsciana de hegemonía trasciende la noción de que la dominación se basa únicamente en la coerción, sino que también se sustenta en la persuasión.

Para comprender la complejidad de lo que implica la hegemonía para Gramsci debemos partir desde el concepto de *Bloque Histórico*, el cual está conformado por la estructura y la superestructura. El término de estructura, al igual que Marx, se refiere a las relaciones materiales de producción, a la base económica, pero, el concepto de superestructura, a diferencia de Marx lo reconfigura de tal manera que distingue dos esferas: la sociedad civil, compuesta por organismos privados, escuelas, iglesias, clubs, sindicatos, partidos, sistema educativo; y en sociedad política conformada por instituciones públicas o grupos dominantes como el gobierno, los tribunales, la policía, el ejército, es decir, el Estado con su dominio directo (Bates 1975). Por lo tanto, estas dos esferas son complementarias ya que la hegemonía no se mantiene únicamente con la coerción física y la amenaza de la violencia a través de los aparatos represivos del Estado, sino también a través de aparatos ideológicos tales como la educación, religión, los medios de comunicación entre otros, que imponen creencias y valores formando una visión del mundo compartida por la mayoría. En ese sentido, desde la teoría de Gramsci, el Estado sufre una profunda transformación, se amplía, y ya no es solo sociedad política,

sino sociedad política más sociedad civil, es decir hegemonía revestida de coerción (Giglioli 1994, 259).

Desde la concepción gramsciana, la sociedad civil encarna un sector importante en relación con el Estado. Esta no solo actúa como un instrumento de la clase dominante para la difusión de las ideologías, sino que, como señala Acanda (2007) constituye un lugar de enraizamiento del sistema hegemónico de dominación. Sin embargo, la sociedad civil no puede concebirse únicamente de esta manera, sino que también puede representar un espacio en el que se cuestione y limite el poder y el accionar del Estado, dando lugar a la contrahegemonía.

Cuando los grupos sociales generan demandas y cuestionan el “sentido común”, es decir esas nociones compartidas por todos y que marcan lo que se acepta como normal, natural y evidente y en especial las decisiones estatales, estos se convierten en actores con discursos e influencia política (2007). En palabras de Acanda, “la sociedad civil es el escenario legítimo de confrontación de aspiraciones, deseos, objetivos, imágenes, creencias, identidades, proyectos, que expresan la diversidad constituyente de los social” (2007, 16). En ese sentido, la sociedad civil puede comprenderse como una clase con potencial revolucionario y capaz de desafiar el predominio del modelo económico-social capitalista. A través del cuestionamiento pueden resignificar las visiones del mundo y redirigir esas concepciones hacia proyectos alternativos que disputen la hegemonía vigente naturalizada en las prácticas cotidianas y reproducidas como parte de una aparente normalidad.

Según Gramsci (1967), en todos los grupos sociales hay intelectuales, lo que implica que, todos los hombres son intelectuales. Esto se debe a que incluso en los trabajos físicos, más técnicos y descalificados, existe actividad intelectual creadora para trabajar activamente. Aunque, no necesariamente todos cumplan la función de intelectuales. En ese sentido “Por intelectuales hay que entender no [solo] aquellas capas designadas comúnmente con esta denominación, sino en general toda la masa social que ejerce funciones organizativas en sentido lato, tanto en el campo de la producción, como en el de la cultura, como en el campo administrativo político (...)” (Gramsci 1999, p. 104).

En este marco, Gramsci (1999), cuestiona la visión tradicional que concibe a los intelectuales como una élite autónoma y homogénea. Desde su perspectiva, los intelectuales, no son un grupo social independiente, sino que emergen orgánicamente de cada clase vinculada a un modo de producción específico. Como él mismo señala “Cada

grupo social, al nacer sobre la base original de una función esencial en el mundo de la producción económica, crea al mismo tiempo, orgánicamente, una o más capas de intelectuales que dan homogeneidad y conciencia a su propia función en el campo económico (...)" (Gramsci 1999, p. 188).

A diferencia de los intelectuales tradicionales ligados a la burguesía y que se encargan de mantener el orden social y la hegemonía, surge los que son los intelectuales de la clase obrera, a los cuales se los denominará intelectuales orgánicos. La característica de estos intelectuales es que tienen una educación técnica ligada al trabajo, a la producción, y organizan a su clase social en torno a la lucha de la clase obrera, en torno a sus propios intereses para imponer una nueva hegemonía. Gramsci denomina a estos intelectuales orgánicos como una masa social que organiza, dirige y evita la reproducción de jerarquías y la división de la clase obrera como tienen a hacerlo los intelectuales tradicionales. Para Gramsci "los intelectuales son los empleados del grupo dominante a quienes se les encomienda las tareas subalternas en la hegemonía social y en el gobierno político; es decir en el consenso "espontáneo" otorgado por las grandes masas de la población ... (1967, 30)". En ese sentido, el consenso es fundamental para conquistar el poder y mantener y reproducir la hegemonía.

Ahora, una forma de establecer una nueva hegemonía es por medio de lo que Gramsci denominó "guerra de movimiento y guerra de posiciones". La guerra de movimiento hace referencia a un ataque frontal y directo del poder estatal burgués, pero, Gramsci decía que una forma necesaria para construir y reproducir una nueva hegemonía es a través de la *guerra de posición*. Este concepto hace referencia a la forma en la que las clases subalternas luchan por la hegemonía y el poder, convirtiéndose en un tipo de trincheras con el objetivo de romper con las ideas hegemónicas de dominación para así poder reconfigurarlas (Buci-Glucksmann 1978).

2. Automovilidad imperial como régimen hegemónico

Tras la primera revolución industrial a finales del siglo XVIII se dieron cambios importantes que afectarían las relaciones de producción y los modos de vida en las ciudades. Estas nuevas formas de producción se van a caracterizar por la búsqueda incesante de concentración de capital, la división del trabajo, concentración de mano de obra y la interdependencia entre distintas unidades productivas territoriales (Fernández 1996). En ese contexto, se produjeron migraciones desde el campo a la ciudad provocando

un intenso crecimiento demográfico en torno a la concentración de las fábricas y las industrias.

La interdependencia territorial y la concentración de mano de obra en las industrias demandó la movilización de mercancías como de personas, por ende, fue necesario el desarrollo de medios de transporte que apoyen esa lógica de producción además del ferrocarril. Con la segunda revolución industrial en el siglo XIX se inventó un medio de transporte a base de combustibles fósiles como fue el automóvil, el cual posibilitaba el transporte diario desde el lugar de residencia al lugar de trabajo de varios burgueses.

Dentro de esta lógica de producción y acumulación, para el año de 1910 fue cuando, en Estados Unidos, Henry Ford comienza a producir el automóvil en serie para un consumo masivo. Esta forma de producir los automóviles, así como demás mercancías, es lo que transformará los modos de producción, las formas de vida, y la configuración de las ciudades. Según Ramón Fernández (1996), el fordismo acarrea un modelo espacial como son las áreas metropolitanas, y lo que se desprende de esta organización de producción y de espacio es una necesidad de transporte urbano motorizado. Las necesidades de transporte comienzan a ser cubiertas por el automóvil y este se convierte en un símbolo de crecimiento y desarrollo. A la par se desarrollaron medios de transporte colectivos, pero el automóvil predominó en su industria caracterizada por una intensa demanda de energía tanto de combustibles fósiles como de minerales.

Henry Ford revolucionó la industria automotriz al implementar la producción en serie, lo que permitió que los automóviles fueran accesibles para las clases medias de Estados Unidos. Mientras que en el año 1900 apenas circulaban 1.000 vehículos, para 1940 se habían registrado 27 millones (Herce, 2012). Este crecimiento estuvo acompañado por constantes avances tecnológicos. Entre ellos destacan la demostración de la transmisión de electricidad por corriente alterna realizada por William Stanley en 1886, y la invención del motor de corriente alterna por Nikola Tesla. Ambos desarrollos fueron introducidos y comercializados en el ámbito automotriz por George Westinghouse, empresario e inventor estadounidense; y así, los desarrollos tecnológicos fueron borrando las limitaciones técnicas que podría tener un automóvil.

La producción masiva de automóviles, así como en los modos de vida, hicieron que este nuevo modelo se convierta en un modelo de desarrollo y progreso al cual se debe reproducir. Pero según Brand y Wissen (2021, 73), este modelo de producción y de vida se caracteriza por ser “Un patrón de producción y consumo que se basa en el acceso

ilimitado a recursos, mano de obra y sumideros ecológicos a escala global, externalizando los costos socioambientales hacia regiones periféricas y grupos sociales subordinados” (2021, 73). Y de la mano de este modo de vida se encuentra la “Automovilidad”, la cual juega un papel fundamental como sistema sociotécnico hegemónico que organiza no solo la movilidad, sino también las relaciones sociales, espaciales y económicas urbanas. Brand y Wissen definen el modo de vida imperial como Sheller y Urry (2000, 738) definieron la automovilidad como “un complejo sistema que abarca no solo los vehículos motorizados, sino también las instituciones, espacios y prácticas sociales que hacen posible y reproducen la dependencia del automóvil”. Esta conceptualización supera la visión del automóvil como mero artefacto tecnológico para entenderlo como un régimen completo que estructura las relaciones socioespaciales urbanas.

Brand, Wissen y Görg (2020, 165) avanzan en este concepto al hablar específicamente de “automovilidad imperial” como una manifestación central del modo de vida imperial que se caracteriza por: el uso intensivo de recursos naturales y energía extraídos de regiones periféricas; la generación masiva de emisiones contaminantes que afectan desproporcionadamente a poblaciones vulnerables; la producción de espacios urbanos fragmentados que privilegian la movilidad privada sobre el transporte colectivo; y la promoción de subjetividades individualistas basadas en la libertad de movimiento privado como marcador de estatus social.

Por su parte, Mattioli et al. (2020,) señalan que la hegemonía de la automovilidad se sustenta tanto en estructuras materiales como en elementos discursivos, mencionando que “La hegemonía de la automovilidad se basa en infraestructuras viales, industria automotriz, patrones de urbanización dispersa, así como en elementos discursivos que naturalizan el uso del automóvil privado como forma “normal” y deseable de movilidad urbana”.

En ese sentido, la industria automotriz es considerada como la una arista importante dentro de la reproducción de la idea de la automovilidad. A nivel mundial las compañías automotrices más importantes del mundo se caracterizan por mostrar al automóvil como la materialización de la innovación y por ende del progreso. Según la revista Forbes India (2025), entre las empresas de la industria automotriz más importantes y reconocidas del mundo se encuentran: Tesla, Toyota, Xiaomi, BYD, Ferrari, Mercedes-Benz, BMW, Volkswagen, General Motors, Maruti Suzuki. Estas empresas cuentan con técnicas de marketing muy interesantes que apelan a los deseos de las personas para crear una necesidad a cubrir. Solo hace falta ver la forma de promocionar de una de estas marcas

donde se puede evidenciar el capital simbólico asociado al automóvil como signo de estatus, libertad y éxito personal refuerza esta hegemonía, haciendo que incluso quienes sufren los efectos negativos de este sistema aspiren a participar en él.

De igual manera, la fácil accesibilidad a combustibles fósiles, así como la promoción de estos como la mejor calidad para cuidar los motores o en el diseño de las ciudades, las casas, las carreteras, son lógicas que también logran reforzar la tendencia hacia la Automovilidad. Urry (2004, 27) describe este fenómeno como un “sistema de automovilidad” caracterizado por dependencias mutuas entre automóviles, conductores, carreteras, industrias petroleras, y formas urbanas dispersas que se refuerzan recíprocamente. La dependencia del automóvil se convierte así en un “círculo vicioso” donde las decisiones individuales están estructuralmente condicionadas por entornos urbanos que privilegian este modo de transporte y penalizan alternativas más sostenibles. Pero, a pesar de la normalización de este modo de vida imperial hegemónico en torno al automóvil, han surgido grupos de la sociedad civil que cuestionan la reproducción de esta lógica hegemónica que poco a poco llega a niveles insostenibles para mantenerse. En base a los conceptos de Gramsci los podemos llamar grupos contrahegemónicos que presentarán una nueva propuesta de lo que debería ser la movilidad y el transporte, en el contexto de una ciudad.

3. Planificación urbana modernista y la ciudad del automóvil

La configuración de las ciudades contemporáneas centradas en el automóvil no surge espontáneamente, sino que responde a una tradición específica de planificación urbana que encuentra en Le Corbusier (1946, 89) uno de sus principales teóricos y promotores. Su visión de la “ciudad radiante” establece los fundamentos conceptuales de lo que posteriormente se convertiría en el paradigma hegemónico de la movilidad urbana moderna. Le Corbusier (1946, 45) concibe la ciudad como una “máquina de habitar” donde la eficiencia funcional debe subordinar cualquier otra consideración. En su “Carta de Atenas”, establece que “La arquitectura preside los destinos de la ciudad y que esta debe organizarse según cuatro funciones básicas: habitar, trabajar, recrearse y circular”. Significativamente, la función de “circular” adquiere un estatus equivalente a las necesidades humanas fundamentales, naturalizando la movilidad motorizada como requisito básico de la vida urbana moderna.

Esta visión modernista implica una ruptura radical con las formas tradicionales de habitar el territorio. Como señala Jacobs (1961, 23) en su crítica pionera al urbanismo modernista, Le Corbusier y sus seguidores conciben la ciudad “desde arriba”,

privilegiando la perspectiva aérea del planificador técnico sobre la experiencia cotidiana de los habitantes. Por su parte, Mumford (1961, 347) identifica en esta tradición modernista la emergencia de la “megamáquina urbana” donde la tecnología y la velocidad se convierten en valores supremos. La planificación urbana modernista opera bajo la premisa de que los problemas urbanos pueden resolverse mediante intervenciones técnicas que optimicen los flujos de tráfico, maximicen las velocidades de desplazamiento y eliminen las “fricciones” que obstaculizan la circulación eficiente.

Berman (1988, 164) analiza cómo esta “modernidad sólida” implica una forma específica de relación con el espacio y el tiempo urbanos. La planificación modernista promete liberar a los habitantes urbanos de las limitaciones del territorio mediante la velocidad y la conectividad motorizada. Sin embargo, esta promesa de liberación espacial implica simultáneamente nuevas formas de sujeción. De la misma manera, Harvey (1989, 240) señala que la planificación modernista produce lo que denomina “compresión espaciotemporal” donde la aceleración de los ritmos urbanos genera nuevas ansiedades y dependencias. La ciudad diseñada para el automóvil obliga a sus habitantes a adoptar estilos de vida que requieren movilidad motorizada para acceder a servicios básicos distribuidos en territorios extensos y funcionalmente segregados.

Lefebvre (1974, 285) desarrolla una crítica fundamental al “espacio abstracto” producido por la planificación modernista:

Este espacio abstracto se caracteriza por ser homogéneo, fragmentado y jerarquizado: homogéneo porque reduce la diversidad territorial a una superficie uniforme medida en tiempos de desplazamiento vehicular; fragmentado porque separa funcionalmente actividades que históricamente coexistían en proximidad; y jerarquizado porque establece centralidades accesibles principalmente para quienes disponen de movilidad motorizada.

La crítica de Lefebvre resulta particularmente relevante para comprender cómo la planificación Le`Corbusiana transforma cualitativamente la experiencia urbana. El “espacio vivido” de las comunidades locales se subordina al “espacio concebido” por los planificadores técnicos que privilegian la conectividad a gran escala sobre la habitabilidad local. Asimismo, Gehl (1987, 15) aporta una perspectiva desde el diseño urbano que documenta cómo la planificación centrada en el automóvil transforma la escala humana del espacio público. Esta transformación de la escala urbana tiene efectos profundos sobre las formas de sociabilidad urbana.

En el contexto latinoamericano, Almandoz (2008, 127) documenta cómo estas ideas modernistas se adaptan a contextos periféricos con efectos particularmente

problemáticos. La aplicación de modelos de planificación diseñados para sociedades con altos niveles de motorización en contextos donde grandes sectores de la población dependen del transporte público y la movilidad no motorizada genera formas específicas de exclusión espacial.

4. Segregación espacial y derecho a la ciudad: consecuencias de la hegemonía del automóvil

El concepto de derecho a la ciudad, introducido por Henri Lefebvre (1967, 158), adquiere particular relevancia para comprender cómo los diferentes modelos de movilidad contribuyen a la mercantilización del espacio urbano o, alternativamente, pueden constituir formas de resistencia a esta lógica. Lefebvre planteó este concepto como respuesta al proceso de transformación de la ciudad en mercancía, donde el valor de cambio subordina el valor de uso del espacio urbano. Lefebvre (1967, 179) define el derecho a la ciudad como:

El derecho de los habitantes urbanos a construir, decidir y crear la ciudad como un espacio en resistencia al capitalismo, haciendo énfasis en que la clase obrera retomara nuevamente la ciudad para producir el espacio público y no sea este únicamente un lugar de mercantilización de la vida.

Los sistemas de movilidad urbana constituyen uno de los mecanismos más poderosos de producción del espacio urbano. La automovilidad hegemónica produce un tipo específico de espacio: fragmentado, jerarquizado y orientado hacia la circulación eficiente de mercancías y fuerza de trabajo más que hacia el encuentro social.

En contraste, diferentes modelos de movilidad producen distintos tipos de espacio público. El transporte público masivo, al movilizar colectivamente a grandes contingentes de población, genera espacios de encuentro social y puede fortalecer el tejido urbano. Las ciclovías y espacios peatonales privilegian formas de movilidad que favorecen la apropiación social del espacio público.

Edward Soja también desarrolló el concepto de derecho a la ciudad, añadiendo que este no está restringido únicamente a la lucha anticapitalista, sino que también incluye diversas categorías de resistencia vinculadas a la etnia, el género y la cultura (Molano, 2016, 105). Esta ampliación resulta crucial para entender cómo los sistemas de movilidad urbana reproducen múltiples formas de exclusión.

David Harvey, en base a los planteamientos de Lefebvre sobre el derecho a la ciudad, reivindica las “prácticas ciudadanas insurgentes” que tienen el objetivo de

transformar y recuperar la ciudad como un bien común a través de alternativas que limiten las configuraciones del espacio bajo las lógicas del capital (Molano, 2016, 112). Los sistemas de movilidad alternativa pueden constituir estas prácticas insurgentes que buscan recuperar el espacio público como espacio de encuentro social.

Los diferentes modelos de movilidad contribuyen de maneras distintas a la segregación espacial urbana o la combaten. La automovilidad hegemónica tiende a reforzar la segregación al permitir que las élites urbanas se desplacen eficientemente entre enclaves exclusivos sin necesidad de compartir infraestructuras con otros sectores sociales, motivo por el cual también han surgido grupos que luchan por su espacio.

5. Soluciones al problema de movilidad: hegemonía y alternativas

Dentro de la movilidad y en especial de aquella desarrollada en la ciudad existen formas o modelos predominantes sobre otros, es por esa razón que en este apartado se van a desarrollar los conceptos de automovilidad imperial, capitalismo verde y la movilidad sustentable como alternativa a estas dos primeras opciones.

5.1. Capitalismo verde y transiciones energéticas

Frente a la creciente conciencia sobre la crisis socioecológica, y donde el automóvil tiene un papel importante, han surgido propuestas de “modernización ecológica” que prometen resolver los problemas ambientales a través de innovaciones tecnológicas y mecanismos de mercado sin alterar las estructuras fundamentales del modo de vida imperial. Estas aproximaciones han sido críticamente analizadas por autores como Swyngedouw (2011) y McCarthy (2015) bajo el concepto de “capitalismo verde” que lo define como “Un intento de resolver las contradicciones ecológicas del capitalismo sin alterar sus fundamentos estructurales de acumulación y crecimiento”. Esta estrategia se da mediante la mercantilización de la naturaleza y la creación de nuevos espacios de acumulación a partir de la crisis ambiental, convirtiendo los problemas ecológicos en oportunidades de negocio para el capital.

En el ámbito específico de la movilidad urbana, la electromovilidad y las tecnologías “inteligentes” de transporte representan manifestaciones paradigmáticas de esta lógica. El capitalismo verde y las falsas soluciones se han encubierto en el velo de la sustentabilidad con el objetivo de abandonar el uso de combustibles fósiles como fuente de energía. Esta concepción bajo la lógica del capital también ha terminado en crear nuevos nichos de mercado y relaciones depredadoras con la naturaleza por minerales

como nuevas fuentes de energía. La promoción de vehículos eléctricos como solución a la crisis ambiental del transporte ilustra cómo el capitalismo verde propone cambios tecnológicos sin cuestionar las relaciones sociales subyacentes. Como señalan Kanger y Schot (2019), las transiciones sociotécnicas hacia vehículos eléctricos pueden reproducir las mismas relaciones socioespaciales de la automovilidad convencional si no se cuestionan las estructuras subyacentes de poder y desigualdad.

La sustitución de vehículos de combustión interna por vehículos eléctricos, sin cuestionar el paradigma de movilidad individual motorizada, constituye un ejemplo paradigmático de cómo el capitalismo verde propone transformaciones superficiales que mantienen intactas las estructuras de poder del modo de vida imperial. Brand y Vadrot (2013) argumentan que muchas propuestas de transición energética constituyen formas de “fetichismo tecnológico” que despolitizan la crisis ambiental al presentarla como un problema meramente técnico, ignorando las relaciones sociales y de poder que la sustentan.

Swyngedouw (2011) critica estos enfoques de modernización ecológica por promover lo que denomina un “consenso post-político”, “La modernización ecológica despolitiza las decisiones sobre futuros urbanos al presentar la sostenibilidad como objetivo técnico neutral”. En el caso de la movilidad, esto se manifiesta en políticas que promueven eficiencia energética sin cuestionar la distribución social del acceso al transporte o los patrones de urbanización que generan dependencia de la movilidad motorizada.

5.2. Movilidad sustentable: perspectivas alternativas

Frente a la automovilidad imperial, la continuidad de modelos insostenibles y las falsas soluciones del capitalismo verde, diversos autores han planteado perspectivas alternativas para una movilidad genuinamente sustentable que implique transformaciones estructurales en la organización social y espacial de las ciudades. Con respecto a las transiciones energéticas, eje del cual se han sostenido las falsas soluciones Tatiana Roa y Pablo Bertinat (2024, 267-8) mencionan que han surgido debates desde las cosmovisiones indígenas que construyen una nueva perspectiva de lo que implica una transición energética justa y popular, la cual implica una relación sociedad-naturaleza diferente con transformaciones culturales profundas. En ese sentido, la transición energética no es simplemente reducir el número de emisiones de gases de efecto invernadero, sino: “la transición energética justa y popular requiere desmercantilizar, desfosilizar,

desconcentrar, descentralizar, democratizar, despatriarcalizar”. Todas estas transformaciones son planteadas en función del cuidado de la vida, donde la acumulación de capital deja de ser el eje central.

Banister (2008, 75) propuso el “paradigma de la movilidad sustentable” que contrasta radicalmente con el paradigma convencional del transporte, mencionando que:

Mientras el paradigma convencional se centra en incrementar la velocidad y capacidad de movimiento, el paradigma sustentable prioriza: la reducción de la necesidad de viajar mediante planificación urbana de proximidad; el cambio modal hacia formas de transporte menos intensivas en energía; la mejora de la eficiencia tecnológica como complemento de cambios estructurales; y la integración de la planificación del transporte con políticas de uso del suelo.

Este enfoque reconoce que la sustentabilidad en el transporte no puede lograrse únicamente mediante soluciones tecnológicas, sino que requiere transformaciones más profundas en la organización espacial y social de las ciudades. Sheller (2018, 83) y Cresswell (2010) han desarrollado enfoques críticos que entienden la movilidad no solo como desplazamiento físico, sino como práctica social imbricada en relaciones de poder. Sheller argumenta que “La justicia de movilidad implica no solo distribuir equitativamente los beneficios y cargas del transporte, sino también reconocer las diversas necesidades de movilidad y permitir la participación democrática en la definición de los sistemas de movilidad”.

Esta perspectiva de justicia de movilidad conecta el transporte con cuestiones más amplias de justicia social, democracia y derecho a la ciudad. Zografos y Martínez-Alier (2009) vinculan la movilidad sustentable con la justicia ambiental y el decrecimiento, sugiriendo que la verdadera sustentabilidad requiere una reducción absoluta en el consumo de recursos y energía asociados a la movilidad, no solo mejoras en la eficiencia.

Los transportes públicos colectivos, las modalidades no motorizadas como la bicicleta y el caminar, así como la reducción de la necesidad de desplazamientos mediante ciudades compactas y multifuncionales, conforman elementos centrales de estas propuestas alternativas. Sin embargo, estas alternativas enfrentan obstáculos significativos derivados de las infraestructuras existentes, los intereses económicos establecidos y las subjetividades formadas bajo el régimen de automovilidad, lo que evidencia la naturaleza política de las transiciones hacia la sustentabilidad.

Capítulo segundo

Configuración histórica de la movilidad en la ciudad de Quito

El Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), capital de la República del Ecuador, se encuentra situado a unos 2850 msnm en la región interandina. Al encontrarse sobre la cordillera de los Andes rodeado de volcanes como el Pichincha, el Cayambe y el Antisana, así como de varias montañas la distribución de la ciudad y el crecimiento de la mancha urbana se ha visto determinado para que se dé de manera longitudinal, de sur a norte con una creciente expansión, y en los últimos años, hacia el este y el oeste. La urbanización de la capital en esta lógica longitudinal se encuentra acompañada de un sistema de transporte estructurado en el mismo sentido y dirección que se ha ido desarrollando a lo largo de la historia. En ese contexto, el objetivo de este capítulo es reconstruir genealógicamente la evolución de los modelos de movilidad en Quito, identificando actores, rupturas y continuidades en sus configuraciones históricas y sus relaciones con procesos socioeconómicos y políticos más amplios.

1. Planificación urbana en Quito: materialización de la ciudad para el automóvil

Un tema fuertemente ligado al desarrollo de los modos de movilidad y cómo se planifica el transporte en la ciudad es la planificación urbana. La conexión entre Quito y Guayaquil, las dos ciudades más importantes del país, mediante el servicio ferroviario marcó un punto de inflexión en la configuración urbana, influyendo en su organización y distribución territorial. Alfonso Ortiz (2021), señala que hacia 1940, la distribución socioespacial de Quito se estructuraba con el sur como zona industrial, debido a la presencia del ferrocarril y vías que conectaban a otras provincias de país, lo que atrajo la concentración de industrias y, en consecuencia, una alta demanda de mano de obra. El centro de la ciudad se consolidó como núcleo administrativo y comercial, habitado principalmente por la clase media, mientras que el norte comenzó a albergar a la clase media burguesía.

Ante las dinámicas de distribución socioespacial que se estaban consolidando en la ciudad, el gobierno comenzó a identificar la necesidad de elaborar un plan general de desarrollo urbano. Hasta ese momento, se habían emitido ordenanzas enfocadas en la conservación de la arquitectura colonial y en el ensanchamiento de las principales vías de

la capital, como la calle Guayaquil, a pesar de que la ciudad contaba con una población de apenas 150 000 habitantes y un parque vehicular muy reducido (Ortiz, 2021).

En 1941, llegó a Quito el arquitecto uruguayo Guillermo Jones Odriozola, quien se dedicó a estudiar aspectos relacionados con la planificación urbana. El Concejo Municipal le encargó la elaboración de un plan regulador para la ciudad; sin embargo, por motivos de salud, el proyecto fue concluido y presentado por Gilberto Gatto Sobral, Alfredo Altamirano y Jorge Bonino, siendo aprobado en 1945. Este plan fue objeto de modificaciones hasta 1967.

Entre las propuestas más destacadas del plan se encontraba la mejora de la movilidad urbana mediante el ensanchamiento de calles y la creación de vías que conectaran el norte con el sur de la ciudad. No obstante, estas intervenciones se llevaron a cabo sin considerar el contexto histórico y cultural de Quito, arrasando con elementos patrimoniales y sociales que conformaban su identidad urbana (Ortiz, 2021).

Las decisiones de planificación urbana, en especial aquellas relacionadas con el ensanchamiento de las calles y la conexión entre el norte y el sur, sentaron las bases para una estructura vial orientada principalmente para el tránsito vehicular, lo cual va a servir para consolidar un modelo centrado en el automóvil que prevalecerá hasta la actualidad afectando la distribución del espacio público, así como las dinámicas sociales.

2. Memorias sobre los primeros automóviles en la Capital

Según la publicación sobre los servicios en la ciudad de Quito del Centro de Investigaciones de la Ciudad de 1997, como panorama general, uno de los puntos más relevantes respecto al transporte en la ciudad de Quito podemos destacar la llegada del primer automóvil a inicios del siglo XX en el año de 1901. Jorge Ribadeneria Araujo (1990), en una de sus obras literarias denominada Ecuador Tiempos Idos, relata que el primer auto fue un Dion Bouton francés que vino a recorrer las calles capitalinas cuando en estas recorrían únicamente coches a caballo. El primer automóvil fue importado por un joven general acaudalado llamado Carlos Álvarez Gangotena, adquirido en una de las exposiciones mundiales de París. Este vehículo fue una novedad en la capital ya que era el primero en no depender de la fuerza de los caballos para su movilización y representaba un inicio a una de las nuevas formas de movilización, por lo menos para quienes podrían permitírselo. El segundo automóvil que también llegó a la ciudad fue un Dion Bouton; y el tercero fue un Mercedes del cual el propietario fue Archer Harman; reconocido

personaje de la historia ecuatoriana por su papel en la financiación del proyecto del ferrocarril en el país.

En 1903, hay registros de la existencia de dos coches Serpollet que brindaban servicio desde Quito a Guamote, pero fue un fracaso, por lo que, en 1906, se conformó una agencia de automóviles denominada La Veloz, la cual fue constituida por Manuel Jijón Azcáubi, Enrique Gangotena y Nicanor Correa, gente también acaudalada de la ciudad. Estas personas trajeron dos vehículos automóviles para realizar viajes en el trayecto de Riobamba a Quito.

Para este entonces, Jorge Ribadeneira Araujo (1990) menciona que ya también hubo algunas empresas de coches registradas para brindar servicio de transporte urbano e interprovincial. Algunas de estas empresas fueron La Imperial, La Reina, El Recreo, La Victoria y La Nacional. De todas maneras, debido a múltiples causas, entre ellas el mal estado de los caminos, ya que estos no eran igual a los de Francia para los cuales fueron diseñados originalmente; así como los altos costos de mantenimiento del servicio, provocó que La Veloz operara hasta el año de 1911.

3. Inicios del transporte público masivo en la capital

Con el objetivo de atender la creciente demanda de transporte en la capital ecuatoriana, impulsada por el aumento demográfico, se desarrollaron nuevas iniciativas de movilidad urbana. La inauguración del tramo ferroviario Guayaquil – tuvo un impacto significativo en este crecimiento poblacional.

Después del fracaso de la agencia de transporte La Veloz, se dio inicio a un nuevo proyecto de transporte en la ciudad de Quito. Este servicio consistía en la implementación del Tranvía eléctrico para la ciudad el cual sería ejecutado por la Empresa Privada Norteamericana Quito Trainway Company, cuyo proceso que se extendió por tres años.

En 1914, el servicio del Tranvía pudo ser inaugurado y con un trayecto de 5km cubría la ruta desde la Estación de Chimbacalle hasta el Centro Histórico. Con el tiempo se pudo extender hacia la actual Av. 10 de agosto, La Colón y la Av. 6 de diciembre; para el año de 1921 el tranvía se extendió hasta Cotocollao, pero de allí tuvo que terminar su operación.

En el año de 1930 empieza a operar en la ciudad de Quito 5 unidades del llamado Omnibus Urbano con el trayecto desde Chimbacalle hasta Rumipamba, pero para 1940 se conformó la compañía Nacional de Transporte y Comercio y ponen a servicio urbano

ciento tres autobuses. En 1947 se funda el Sindicato de Choferes Profesionales y las primeras Cooperativas de Transporte y para 1948 dejó de operar el Tranvía Eléctrico. Fue hasta los años 70 que en la capital empezó un nuevo crecimiento demográfico por el boom petrolero de aquella época y por ende las demandas de transporte público también aumentaron.

Según el breve recorrido histórico presentado en el informe de transporte terrestre de pasajeros en Ecuador y Quito, presentado por el INEC (2024), se evidencia que en el año de 1983 se creó la primera Empresa Municipal de Transporte (EMT), momento en el que el municipio toma parte de la gestión del transporte en la ciudad y con lo cual se dio lugar al terminal terrestre y se elaboraron algunas rutas.

En 1985, el gobierno creó la Unidad Ejecutora del Transporte, la cual fue la encargada de realizar un Plan de Transporte de Quito y también provisionó a la ciudad con buses de dos pisos y con 100 buses articulados para Quito. De esa manera, en el año de 1990, con 128 buses en servicio se llegaron a transportar más de 20 millones de pasajeros. Uno de los siguientes hitos históricos en lo que respecta al transporte público y a la electromovilidad en la ciudad de Quito fue la puesta en marcha del Trolebús, el 17 de diciembre de 1995. Este proyecto inició en el año 1990 durante la alcaldía de Rodrigo Paz (1988-1992) durante la presidencia de Rodrigo Borja, frente a la necesidad de implementar un medio de transporte que reduzca la congestión vehicular y que no sea contaminante con el ambiente; en especial en el centro histórico de la ciudad, con el objetivo de preservar el patrimonio y la salud de la población. De igual manera, el crecimiento demográfico que presentaba la sociedad en su momento demandaba soluciones al tema de la movilidad en la ciudad.

Frente a estas necesidades, en 1990 el alcalde de Quito de ese entonces vinculó a César Arias a la alcaldía para dar inicio al proyecto que transformaría la movilidad en la ciudad. Se realizaron levantamientos de información a los usuarios del transporte público sobre las rutas, las frecuencias y los destinos con la ayuda de jóvenes de colegios y universidades.

Como referencia de un buen manejo del transporte público se tomó a la ciudad de Curitiba en Brasil, caracterizada por tener carriles exclusivos para los buses, idea que, en 1991, fue planteada por Cesar Arias para ser ejecutada en la ciudad, pero con unidades ecológicas que ya se encontraban en licitación. El sistema del trolebús constaba de unidades grandes con dos vagones, híbridas con un motor eléctrico y un motor auxiliar a diésel dando prioridad a la energía eléctrica, así como estaciones y paradas asignadas. En

ese sentido, el modelo de trolebús se construye como en una lógica parecida a la del Metro pero en superficie.

Para el año de 1992, el periodo de Rodrigo Paz llegó a su fin y tomo el poder Jamil Mahuad y el concurso para la adquisición fue declarado desierto, pero en lo posterior se volvió a retomar la compra de las unidades, en el cual ganó un Consorcio Hispano Alemán y las unidades empezaron a ser construidas por Mercedes Benz y fueron ensambladas en España.

Para 1995 comenzó la operación de las primeras catorce unidades en el tramo de la estación El Recreo hasta la calle Flores. En lo posterior, este tramo fue ampliado hasta la Colón y hasta antigua estación conocida como la Y. De igual manera, en el año 2000 se extendió el tramo hacia más el sur, a la estación conocida como Morán Valverde y actualmente llega hasta el Terminal Interprovincial Quitumbe. Para el año 2018, el trolebús avanza hasta la Estación El Labrador. Como se mencionó con anterioridad estas unidades funcionaban principalmente a base de electricidad, con un mecanismo del 30 % de ahorro de energía al momento de frenar, motivo por el cual lo denominaron sostenibilidad económica y ambiental (Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito 2022).

Tras la implantación del Trolebús, el modelo de corredores exclusivos comenzó a consolidarse como una solución eficiente de movilidad en la ciudad. En el año 2001, como parte de esta expansión, se inauguró un segundo corredor: la Ecovía. Este nuevo eje de transporte conectaba el Playón de La Marín con la Estación Río Coca, atravesando el corazón financiero de la ciudad. A diferencia del Trolebús, cuyas unidades operaban con energía eléctrica, los vehículos de la Ecovía funcionaban con combustibles fósiles.

Durante sus primeros años, la Ecovía no solo facilitó el desplazamiento en el eje norte-centro, sino que también extendió su cobertura hacia el sur, llegando hasta el sector de Guamaní. Esta ampliación permitió integrar zonas densamente pobladas al sistema troncal, mejorando la conectividad y reduciendo los tiempos de viaje para miles de usuarios.

Con el paso del tiempo, el sistema de corredores continuó fortaleciéndose. Tanto el Trolebús como la Ecovía se articularon con un tercer eje: el corredor Occidental. Este corredor de buses recorría varios barrios del sur y se conectaba con las troncales que cruzaban la ciudad de sur a norte, consolidando así una red más integrada y funcional.

Para responder al creciente número de pasajeros, en los años siguientes se incorporaron 40 buses articulados, de un solo vagón, y 80 buses biarticulados de dos vagones, lo que permitió aumentar la capacidad operativa del sistema.

Es hasta el año 2022 en el que se da una nueva transformación a la movilidad en la ciudad de Quito con la inauguración del metro subterráneo. La implementación de este nuevo medio de transporte inició en el año 2010 y 2011 donde en alianza con Metro Madrid se empieza a trabajar en los estudios y diseños para que este proyecto sea posible debido a alta congestión vehicular, la pérdida de tiempo en desplazamientos y la contaminación ambiental en superficie (Sambito 2021).

El metro de Quito asegura ser un medio de transporte sostenible ya que fue diseñado para transportar aproximadamente 400 000 pasajeros por día y también porque evita la emisión de 65 mil toneladas de gases contaminantes, lo cual representa una reducción en la huella de carbono en la ciudad (Metro de Quito 2024).

El Metro de Quito cuenta actualmente con 18 trenes compuestos de 6 vagones, donde cada uno de estos tiene la capacidad de transportar a 1500 personas. El recorrido de este consta de 15 paradas que atraviesan de forma longitudinal la ciudad, desde el Terminal Quitumbe hasta el Terminal Labrador, similar de cierta forma al corredor Trolebús. De las 15 paradas que realiza el metro, 5 son estaciones multimodales, es decir que en superficie se encuentra conexión con las trocales anteriormente mencionada: Trolebús, Ecovía, y el corredor Occidental, así como con una red de buses alimentadores que se distribuyen en los barrios de la capital.

Siguiendo esta línea de la modernización, tras haber cumplido el tiempo de vida útil los primeros trolebuses, en el 2025 se realizó la renovación de la flota con 60 unidades nuevas completamente eléctricas. Este proyecto de fue realizado por el Municipio de Quito junto a la Oficina de Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS), cuyo trabajo se centra en la adquisición y gestión de proyectos bajo de lógica de la sostenibilidad. Estos nuevos trolebuses reemplazaron a las unidades Mercedes Benz que iniciaron operación en 1995 y se prevé una reducción de más de 8.640 toneladas de CO₂ debido a que son completamente eléctricos y a la capacidad de recuperar el 30% de energía al momento de frenar (Morales 2025).

Además de los avances en los medios de transporte, la modernización también contempla la implementación de Sistemas Integrados de Recaudo (SIR), como el uso de la tarjeta ciudad y aplicaciones móviles para el pago del pasaje. Asimismo, incluye el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), que permite el monitoreo en tiempo real de la

operación, y el Sistema de Información para el Usuario (SIU), diseñado para proporcionar datos sobre horarios y frecuencias a través de aplicaciones móviles (Estrella, 2025). Sin embargo, este último aún no ha sido implementado en su totalidad.

4. La industria automotriz en el Ecuador y la distribución de automóviles en la ciudad.

Actualmente, el sector automotriz en el Ecuador está conformado por varios sectores e industrias, pero, la gran mayoría y especialmente las industrias encargadas de la importación y distribución de vehículos nuevos forman parte de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). Esta asociación representa a empresas y a organizaciones del sector automotor encargada de impulsar la competitividad empresarial automotriz, así como promover una movilidad ambientalmente sostenible. Entre los afiliados a esta asociación se encuentran importadores, concesionarios, empresas de repuestos, accesorios, neumáticos, motos, talleres y entidades financieras, pero específicamente entre los concesionarios del Ecuador se encuentran los siguientes:

Tabla 1
Concesionarios presentes en el Ecuador

EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR	
EMPRESA	LINEAS DE NEGOCIO
AEKIA S.A.	IMPORTA VEHÍCULOS, REPUESTOS Y TALLERES MARCA KIA MOTORS
ALVAREZ BARBA S. A..	COMERCIALIZACIÓN Y TALLER POSTVENTA DE AUTOS Y MOTOCICLETAS BMW Y PORSCHE
AMBACAR CIA. LTDA.	VENTA DE GREAL WALL, CAMIONES JMC, REPUESTOS REAT WALL-JMC Y TALLERES Y SERVICIOS
AUTEC S.A.	VENTA DE CAMIONES KENWORTH, DAF, CHASISES DE BUS AGRALE, FURGONETAS VENTURA, VEHÍCULOS LAND ROVER, SERVICIO DE POST VENTA Y REPUESTOS
AUTOFENIX S. A.	COMERCIALIZA VEHÍCULOS MARCAS MAZDA, FIAT, JEEF, DODGE Y RAM
AUTODELTA CIA. LTDA.	COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS, TALLERES, REPUESTOS MARCAS: NISSAN, RENAULT
AUTOLANDIA S.A.	COMERCIALIZACIÓN VEHÍCULOS, REPUESTOS Y TALLERES CHEVROLET
AUTOLÍDER ECUADOR S.A.	IMPORTACIÓN, DISTRIBUCIÓN, SERVICIO Y REPUESTOS MERCEDES-BENZ
AUTOMEKANO CIA. LTDA.	VEHÍCULOS, REPUESTOS Y TALLERES MARCA UD TRUCKS, JCB, LEEBOY
AUTOMOTORES ANDINA S.A.	COMERCIALIZACIÓN VEHÍCULOS, PARTES Y PIEZAS MARCAS: MAZDA, HYUNDAI, SANG YONG
AUTOMOTORES CARLOS LARRERA T. CIA. LTDA.	SUB CONCESIONARIO DE LA MARCA TOYOTA (VEHÍCULOS NUEVOS). TAMBIÉN VENTA DE VEHÍCULOS USADOS
AUTOMOTORES CONTINENTAL S.A.	COMERCIALIZACIÓN VEHÍCULOS, REPUESTOS Y TALLERES CHEVROLET
AUTOMOTORES DE FRANCIA AUTOFRANCIA C.A.	IMPORTACION Y COMERCIALIZACION DE VEHÍCULOS Y REPUESTOS MARCA PEUGEOT
AUTOMOTORES DE LA SIERRA S.A. ASSA	COMERCIALIZACIÓN VEHÍCULOS NUEVOS Y USADOS (PESADOS) REPUESTOS Y ACCESORIOS, NEUMÁTICOS MARCA CHEVROLET
AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	VENTA DE VEHÍCULOS, REPUESTOS Y TALLERES NISSAN Y RENAULT
CAMIONES Y BUSES DEL ECUADOR S.A. CAMIONEQ	IMPORTADORA Y COMERCIALIZADORA DE CAMIONES Y BUSES SCANIA
CASA BACA S.A.	VEHÍCULOS, REPUESTOS Y SERVICIOS TOYOTA E HINO
CENTRAL MOTORS S.A.	IMPORTADORA, COMERCIALIZADORA, VENTA DE REPUESTOS Y TALLERES MARCA TATA Y DAEWOO TRUCKS

COMERCIAL CARLOS ROLDAN CIA. LTDA.	IMPORTACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS MARCA JAC
COMERCIAL HIDROBO S.A. HIDROCOM	COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS, REPUESTOS, SERVICIO DE TALLERES (MANTENIMIENTO, ENDEREZADA Y PINTURA)
CORPORACIÓN MARESA (Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A.)	ENSAMBLAJE DE VEHÍCULOS MARCA MAZDA.
ECUA - AUTO S.A.	VENTA VEHÍCULOS SEMINUEVOS, REPUESTOS Y TALLERES VOLKSWAGEN
EUROVEHÍCULOS S.A.	DISTRIBUIDOR DE SKODA AUTO
FISUM S.A	FABRICA, IMPORTA, COMERCIALIZA VEHÍCULOS VOLKSWAGEN LIVIANOS Y CAMIONES VOLKSWAGEN MAN, REPUESTOS Y TALLERES MARCA
FOTON DEL ECUADOR S.C.C.	IMPORTA Y COMERCIALIZA VEHÍCULOS CAMIONETAS, TODOTERRERO, CAMIONES, BUSES FOTON, REPUESTOS Y ACCESORIOS FOTON Y TALLERES DE SERVICIO.
GERMAN MOTORS S. A.	IMPORTACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS MARCA AUDI
GM ISUZU CAMIONES ANDINOS DEL ECUADOR GMICA ECUADOR CIA LTDA	BUSES, CAMIONES, REPUESTOS Y TALLERES MARCA CHEVROLET
IOMOTORS S.A.	COMERCIALIZA AUTOMOVILES HYUNDAI, GREAT WALL, VOLKSWAGEN, MAZDA
IMBAUTO S.A	VENTA DE VEHÍCULOS, REPUESTOS, SERVICIOS DE TALLERES Y COLISIONES MARCA CHEVROLET
LATINOAMERICANA DE VEHÍCULOS C.A. "LAVCA"	CONCESIONARIO GENERAL MOTORS
MAQUINARIAS Y VEHÍCULOS S.A. MAVESA	COMERCIALIZACION DE CAMIONES HINO Y VEHÍCULOS CITROËN
MAQUINAS Y CAMIONES S.A. MACASA	IMPORTACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN CAMIONES, REPUESTOS Y TALLERES MACK Y VOLVO
MAXDRIVE S.A.	VENTA DE VEHÍCULOS PESADOS FREIGHTLINER, WESTERN STAR, BUSES THOMAS, MOTORES DETROIT Y SERVICIOS DE POSTVENTA
METROCAR S.A.	CONCESIONARIO AUTOMOTRIZ, VEHÍCULOS NUEVOS, USADOS, REPUESTOS, TALLER MARCA CHEVROLET
MOTRANSA C.L.A.	VEHÍCULOS, REPUESTOS Y TALLERES DE LAS MARCAS MITSUBISHI MOTORS, FUSO, INTERNATIONAL.
NEOHYUNDAI S.A.	IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS Y REPUESTOS HYUNDAI, TALLER AUTORIZADO
PROAUTO C.A.	COMERCIALIZACIÓN VEHÍCULOS LIVIANOS, VEHÍCULOS PESADOS, REPUESTOS, TALLERES, CHAPA Y PINTURA MARCA CHEVROLET
QUITO MOTORS SACI	IMPORTA Y COMERCIALIZA VEHÍCULOS CAMIONETAAS, TODOTERRERO, MOTOCICLETAS ROYAL ENFIELD, REPUESTOS, ACCESORIOS, LUBRICANTES Y TALLERES DE SERVICIO.
RECORDMOTOR S.A.	IMPORTADOR VEHÍCULOS, REPUESTOS Y SERVICIOS HONDA - COMERCIALIZADOR MARCA VOLKSWAGEN
TEOJAMA COMERCIAL S.A.	DISTRIBUIDOR DE VEHÍCULOS Y REPUESTOS MARCA HINO Y DAIHATSU
VALLEJO ARAUJO S.A.	COMERCIALIZACION DE VEHÍCULOS Y REPUESTOS CHEVROLET.
VEHICENTRO Vehículos y Camiones Centro Sierra S.A.	IMPORTADOR Y COMERCIALIZA AUTOMOVILES Y VEHÍCULOS COMERCIALES MARCAS JAC, SINOTRUK Y REPUESTOS Y ACCESORIOS

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Elaboración: propia

Como se mencionó con anterioridad, en este listado de concesionarios no se encuentran todas las empresas encargadas la comercialización de automóviles en el Ecuador, pero si la mayoría y los más importantes. Estas empresas de automóviles reportan sus ventas a nivel mensual a la asociación, información con la que nos podemos dar cuenta de la cantidad de vehículos comercializados en el país.

Tabla 2
Tipos de vehículos más vendidos en el Ecuador

TIPO DE VEHÍCULOS VENDIDOS 2022-AGO 2025				
	2022	2023	2024	2025
SUV	63.793	60.856	51.292	38.377
AUTOMÓVIL	34.324	31.841	20.961	12.872

CAMIONETA	25.062	24.048	21.163	13.999
CAMIÓN	11.032	9.665	9.420	7.867
VAN	4.355	4.995	4.628	3502
BUS	951	997	802	689
TOTAL	139.517	132.402	108.266	77.306

Fuente: AEAE 2023, 2024, 2025

Elaboración propia

La Tabla 2 presenta la cantidad de vehículos nuevos vendidos en Ecuador entre el año 2022 y agosto de 2025. Aunque los datos correspondientes a 2025 aún no están completos debido al corte temporal de la investigación, es posible identificar tendencias relevantes en el mercado automotor.

Durante los cuatro años analizados, los vehículos tipo SUV (Sport Utility Vehicle) se posicionan consistentemente como los más vendidos. En 2022 y 2023, el segundo lugar en ventas lo ocuparon los automóviles, mientras que en 2024 y 2025 este puesto fue asumido por las camionetas, evidenciando un cambio en las preferencias de los consumidores.

Ahora, dentro de las marcas que lideran el mayor número de ventas, podemos evidenciar lo siguiente:

Tabla 3
Marcas de mayor preferencia

MARCAS DE AUTOMÓVILES Y SUV DE MAYOR PREFERENCIA				
	2022	2023	2024	2025
1	CHEVROLET	CHEVROLET	CHEVROLET	KIA
2	KIA	KIA	KIA	CHEVROLET
3	TOYOTA	TOYOTA	TOYOTA	HYUNDAI
4	HYUNDAI	HYUNDAI	HYUNDAI	CHERY
5	CHERY	CHERY	CHERY	SUZUKI

Fuente: AEAE 2023, 2024, 2025

Elaboración propia

Durante los tres primeros años la marca de automóviles y SUV más preferida en el mercado fue Chevrolet que ocupó el primer lugar en ventas, seguido por Kia en segundo lugar. En 2025, Kia ascendió al primer puesto, mientras que Chevrolet pasó al segundo. Estos datos reflejan una estabilidad relativa en las preferencias de marca entre 2022 y 2024, con cambios más notorios en 2025, pero a la final, se pueden evidenciar cuales son las marcas del mercado automotor ecuatoriano preferidas de los consumidores. Estas preferencias pueden estar influenciadas por diversos factores, tales como la relación calidad precio, así como los beneficios y la imagen que proyecta determinado modelo.

Ahora, algo importante a destacar es la fuente de energía que utilizan los vehículos comercializados en el Ecuador. Como se puede ver en la tabla cuatro, se puede ver un predominio de la venta de vehículos a gasolina, aunque con una tendencia decreciente en estos cuatro años, mientras que los vehículos a diésel presentan una ligera variación. Con respecto a los vehículos eléctricos, podemos ver que, aunque con porcentajes bajos, hay un incremento progresivo el 0,6% en 2023 al 2,9% en 2025. Estos datos reflejan una lenta pero sostenida diversificación energética en el parque automotor ecuatoriano.

Tabla 4
Venta de vehículos por tipo de energía

VEHÍCULOS POR FUENTE DE ENERGÍA				
ENERGÍA	2022	2023	2024	2025
ELÉCTRICO		0,60%	1,30%	2,90%
HÍBRIDO	5%	8,70%	12,10%	14,50%
DIÉSEL	25%	24,10%	29,20%	28,60%
GASOLINA	70%	66,60%	57,40%	54%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: AEAE 2023, 2024, 2025
Elaboración propia

De acuerdo con la tabla 5, se presenta el número total de vehículos eléctricos vendidos en Ecuador entre 2022 y agosto de 2025. Allí podemos ver un crecimiento constante en las ventas: de 405 unidades en 2022 a 2.234 en 2025. Este aumento refleja una expansión gradual del mercado de vehículos eléctricos, en concordancia con el incremento porcentual mostrado en la Tabla 3.

Tabla 5
Total de vehículos eléctricos vendidos en el Ecuador

VEHÍCULOS ELÉCTRICOS				
AÑO	2022	2023	2024	2025
TOTAL	405	768	1.424	2.234

Fuente: AEAE 2023, 2024, 2025
Elaboración propia

Aunque la participación de los eléctricos en el total de ventas aún es limitada, el crecimiento sostenido en cifras absolutas indica una mayor aceptación de esta tecnología en el país, la cual está impulsada por una mayor oferta, así como por políticas públicas que impulsan al sector las cuales se las mencionará a mayor detalle en el capítulo cuatro.

Contrastando esta información de vehículos vendidos y vehículos matriculados podemos ver que según el informe de Quito ¿Cómo vamos? (2024), la ciudad presenta un

constante crecimiento en el número de vehículos matriculados. Un ejemplo es que en el año 2023 se registraron 602.599 vehículos matriculados, lo cual representa un incremento del 18,5% a comparación del año anterior, y un 27,9% respecto al 2019. Este incremento anual en el número de vehículos matriculados en la ciudad de Quito es superior al resto de las provincias, y el automóvil particular es el que se encuentra mayormente matriculado. En el 2023 se registraron un total de 211.906 automóviles particulares matriculados, un 16% más de los registrados en el 2022. A esta categoría le siguen los vehículos tipo SUV con un total de 176.082 con un incremento del 21.3% a los matriculados en el 2022 y en tercer lugar se encuentran las camionetas con un total de 79.812 camionetas matriculadas en el 2023. De igual manera, es importante mencionar un alto incremento en las motocicletas en la ciudad con un total de 83.148 motos matriculadas que a comparación del 2019 aumentó en un 77.7%.

5. Inicios de movimientos contrahegemónicos: la bicicleta pública y movimientos sociales ciclistas

Cuando observamos las calles de la ciudad dominadas por el transporte motorizado, es inevitable notar cómo esta dinámica limita el libre tránsito de los peatones y condiciona el uso del espacio público. Frente a esta realidad normalizada, han surgido diversos grupos que cuestionan el modelo vigente de movilidad urbana y promueven alternativas más sostenibles y equitativas. Entre ellos, destacan los colectivos de ciclistas, quienes no solo reivindican el derecho a circular en condiciones seguras, sino que también abogan por una ciudad menos contaminada y más accesible.

En Quito, el impulso organizado por el uso de la bicicleta como medio de transporte tiene sus raíces en el año 2003. Fue entonces cuando cinco miembros de la organización Acción Ecológica, entre ellos, Diego Puente y Alexandra Velasco, decidieron articular esfuerzos para promover nuevas formas de movilidad urbana, dando origen al colectivo BiciAcción (Oleas y Albornoz, 2015). Esta iniciativa marcó un punto de partida en la visibilización de la bicicleta como herramienta de transformación social y ambiental.

Uno de los primeros logros de BiciAcción fue la propuesta y posterior implementación del Ciclopaseo Dominical, durante la administración municipal de Paco Moncayo. Este evento representa una ruptura simbólica y práctica con el modelo de ciudad centrado en el automóvil, ya que implica el cierre temporal de vías y el redireccionamiento del

tráfico para dar paso a los ciclistas y peatones. Más que una actividad recreativa, el ciclo-paseo se convirtió en una expresión ciudadana que reivindicaba el derecho al espacio público y abría el camino hacia otra forma de movilidad.

La promoción de la movilidad en bicicleta, impulsada inicialmente por el Ciclopaseo Dominical, dio paso a la consolidación de diversos colectivos de ciclismo urbano en la ciudad. Estos grupos no solo visibilizaron la bicicleta como una alternativa viable al transporte motorizado, sino que también promovieron la creación de infraestructura adecuada, como ciclovías, y posicionaron a la bicicleta como un medio de transporte legítimo y sostenible dentro del entorno urbano (Oleas y Albornoz, 2015).

Este proceso de transformación continuó en años posteriores. En 2012, durante la administración del alcalde Augusto Barrera, se dio un nuevo impulso a la movilidad ciclista con la inauguración del sistema de bicicleta pública Bici Q. Paralelamente, se realizaron intervenciones en la infraestructura vial, habilitando nuevas ciclovías que se concentraron principalmente en el hipercentro de la ciudad, donde se estimaba una mayor demanda de usuarios.

El sistema Bici Q inició operaciones con 425 bicicletas distribuidas en 25 estaciones, ubicadas estratégicamente a distancias que oscilaban entre los 500 y 1000 metros entre sí, facilitando así el acceso y la conectividad para los ciclistas urbanos (Secretaría de Movilidad, 2020). Sin embargo, a pesar del entusiasmo inicial, el proyecto enfrentó desafíos importantes en su consolidación. Entre 2015 y 2016, la Secretaría de Movilidad adquirió 300 bicicletas eléctricas con el objetivo de ampliar la cobertura y modernizar el sistema. No obstante, para el año 2020, del total de unidades disponibles solo operaban 613, de las cuales 317 eran bicicletas manuales y 296 contaban con asistencia de motor eléctrico reflejando una deficiencia estructural en el proyecto, atribuida principalmente al mantenimiento inadecuado de los equipos y a la falta de continuidad en las políticas de movilidad sostenible (2020).

Durante la pandemia del año 2020, el sistema de bicicleta pública se suspendió y se reapertura en junio de 2023, en la administración de Santiago Guarderas, pero para este entonces, de las 613 bicicletas, 548 no estaban operativas, mientras otras se encontraban extraviadas o en patios de retención, además que los códigos para desbloquear las bicicletas tenían fallas. (Dávila, 2024). La reapertura del proyecto en el 2023 estaba a cargo de Espe Innovativa mediante un plan piloto, pero al cumplir un año, en julio de 2024, el alcalde, Pabel Muñoz decidió no renovar el contrato, alegando que se requiere tiempo para realizar mejoras en el proyecto, así como la búsqueda de ofertas público-privadas.

Desde la implementación de la bicicleta pública en la ciudad, se llega a considerar que este proyecto fue en caída, especialmente cuando desde el 2022 rige el llamado Plan Maestro de Movilidad el cual prioriza ampliamente los modos de movilidad alternativos.

6. La movilidad en Quito como responsabilidad municipal.

Como se mencionó en el recorrido histórico, desde la llegada de los primeros automóviles hasta la aparición de las primeras compañías de transporte, el servicio estuvo en manos de grupos privados. No fue sino hasta 1983 cuando se creó la primera Empresa Municipal de Transporte (EMT), marcando el inicio de la participación del municipio en la gestión del transporte urbano. Sin embargo, hasta 1990, el sistema de transporte en el país continuaba regulado por la Ley de Tránsito vigente, bajo la autoridad del Consejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre, entidad que centralizaba la planificación y gestión del transporte (Chauvin, 2006). En ese contexto, el Municipio de Quito no tenía injerencia directa en las decisiones estratégicas y se limitaba a ofrecer servicios de transporte público en zonas turísticas.

La deficiente cobertura del servicio brindado por las empresas privadas, especialmente en barrios periféricos del sur y norte de la ciudad, como La Ecuatoriana y El Comité del Pueblo, debido a su baja rentabilidad, motivó al entonces alcalde de Quito, Rodrigo Paz, a fortalecer la EMT. Para ello, se amplió la cobertura de rutas mediante el incremento del número de unidades disponibles. Como resultado, la participación de la EMT en el sistema de transporte pasó del 5 % al 10 % del total, desplazando parcialmente a las empresas privadas (Chauvin, 2006).

Con el objetivo de continuar la mejora del sistema de transporte público, se creó la Unidad de Estudios del Transporte (UET), liderada por César Arias. Esta unidad fue responsable de la elaboración del primer Plan Maestro de Transporte de Quito y dio inicio al proceso de modernización del sistema con el desarrollo del proyecto del Trolebús (2006). El primer Plan Maestro de Movilidad fue uno de los pasos para fortalecer el papel Municipal en la movilidad de la ciudad y fue el inicio para la generación de posteriores planes de planificación de la movilidad.

Para el 2002, durante la alcaldía de Paco Moncayo Gallegos, el Municipio de Quito junto a la Dirección Metropolitana de Vialidad generó una nueva propuesta del Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano de Quito con una vigencia de 20 años, enfatizado la prioridad para la Municipalidad de solucionar los problemas de transporte de personas y mercancías como lo eran el tiempo, los altos costos, las zonas

sin servicio, la congestión, así como la contaminación (Municipio de Quito 2002). Este plan se convierte en un marco de referencia para la gestión institucional y para la participación del sector privado para el desarrollo y la modernización de forma técnica.

Para el 2009, se generó un nuevo Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito con una vigencia desde el 2009 al 2025. En este plan se enfrentan desafíos similares al anterior, además de un aumento en las distancias recorridas y el aumento de automóviles. Este nuevo plan de *Movilidad* sitúa al transporte como un componente de desarrollo humano sustentado en la participación ciudadana y el respeto al medio ambiente y colocándolo como una guía para el desarrollo sustentable de la movilidad.

Hasta este entonces la decisión y el control de la movilidad estaba en manos del Consejo Metropolitano, el Alcalde, la Secretaría de Desarrollo Territorial y la Dirección de Medio Ambiente, así como la Comisión Nacional Provincial del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad, Directorio de EMMOP y a delegados representativos de la Movilidad en el Distrito (Municipio de Quito 2009), pero para este mismo año, en el mes de agosto, el Municipio de Quito creó a la Secretaría de Movilidad, institución que forma parte de la estructura orgánica del municipio constituyéndose en Administradora del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, y la cual se encarga de la rectoría y planificación de la movilidad en el DMQ.

Actualmente, dentro de la estructura organizacional de la secretaria se encuentran cuatro direcciones que son: la Dirección Metropolitana de Movilidad Activa, la Dirección Metropolitana de Integración Tecnológica de Movilidad, la dirección de Gestión de la Movilidad, así como la dirección Metropolitana de Políticas Públicas y Planeamiento de la Movilidad. Adscritas a la secretaria se encuentran instituciones tales como Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP), Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTQP), Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ) y Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT).

Para el año del 2022, el Municipio de Quito realiza un nuevo Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito (PMMS-DMQ) 2022-2042, el cual fue realizado bajo la consultoría de la Empresa Cal y Mayor y Asociados, expertos en movilidad e infraestructura. A pesar de que el anterior Plan Maestro tenía vigencia hasta el 2025, se vio la necesidad de actualizarlo ya que en ese transcurso se generaron cambios y propuestas sustanciales en temas de movilidad como fue el inicio de la

construcción del Metro de Quito, el auge de la llamada micro movilidad, la tendencia a la electrificación, la importancia a los temas de cambio climático y la neutralidad en la misión de gases de efecto invernadero. Además, la generación de este plan se lo realiza bajo la lógica de promover una movilidad sostenible, eficiente, orientada a la promoción de la movilidad activa basada en la caminata y el uso de la bicicleta dentro de un sistema de transporte público integrado (PMMS-DMQ 2022). Dentro de este plan se recalca un compromiso con el cambio climático, motivo por el cual se encuentra alineado a los objetivos de Desarrollo Sostenible y a la ejecución del Plan de Acción Climática Quito 2040.

Este Plan Maestro consta de 10 planes divididos en varios ejes como son: el plan de transporte público, el plan de transporte de vehículos comerciales (taxis, carga liviana, escolar e institucional y turístico) y de cuenta propia, el plan de movilidad compartida, el plan de transporte comercial de carga, plan de modos no motorizados y alternativo, plan de gestión integral del tráfico, el plan desarrollo y mantenimiento vial, plan de seguridad vial, el plan de gestión de la demanda de viajes, el plan de evaluaciones de impacto social, económico y ambiental, e incluye una propuesta general del marco institucional.

En ese contexto, el PMMS-DMQ 2024 -2042 es el nuevo documento que rige la planificación de la movilidad en la ciudad, y las instituciones encargadas para su cumplimiento y ejecución es la sociedad política que en este caso consta de la alcaldía, el concejo metropolitano y la secretaría de movilidad junto a las instituciones adscritas a ella.

Hasta el momento el Municipio de Quito cuenta con sus empresas de servicio de Transporte Público como es el Metro de Quito, y la Empresa de Transporte de Pasajeros de Quito que maneja los corredores del Trolebús y la Ecovía, siendo las principales empresas de transporte masivo de la ciudad, pero también existen las empresas de transporte público privado. A pesar de ser privadas, estas se encuentran bajo el control y la jurisdicción de la Secretaría de Movilidad la cual establece las rutas y supervisa la operación.

Capítulo tercero

Guerra de posiciones por la hegemonía

Automovilidad vs Movilidad Alternativa desde actores de la sociedad civil y la sociedad política.

Este capítulo explica el abordaje metodológico y la selección de actores clave en la toma de decisiones respecto a la movilidad urbana de Quito. Los actores fueron seleccionados en base a la división de la superestructura de Antonio Gramsci de Sociedad Política y Sociedad Civil. A partir de los discursos de estos actores se busca evidenciar la guerra de posiciones, o también llamada la disputa por la hegemonía, mediante el análisis del discurso aplicando el modelo tridimensional de Norman Fairclough para visualizar cómo se desarrolla esta batalla discursiva a nivel textual, discursivo y a nivel social.

1. Abordaje metodológico

Esta investigación adopta un enfoque cualitativo con orientación crítica, utilizando como estrategia metodológica el Análisis Crítico del Discurso (ACD) propuesto por Fairclough. El corpus de investigación estará conformado por transcripciones de entrevistas, las cuales abarcan los temas relacionados a la movilidad en Quito durante el período 2022-2025. La selección de este periodo de tiempo se le hizo con el fin de captar las transformaciones recientes en los discursos sobre movilidad, principalmente porque en el 2022 se inauguró el Metro de Quito, hito transformador en la movilidad en la ciudad y periodo en el cual se diseñó y aprobó el último Plan Maestro de Movilidad con vigencia hasta el 2042.

Las técnicas de recolección de datos incluyen análisis documental sistemático, 11 entrevistas semiestructuradas, distribuidas entre los tipos de actores pertenecientes a la sociedad política y sociedad civil. El análisis seguirá el modelo tridimensional de Fairclough que examina el nivel micro o textual (léxico, argumentación, retórica), la práctica discursiva (intertextualidad, interdiscursividad) y lo macro correspondiente a práctica social (hegemonía, ideología, transformación) de los discursos sobre movilidad. En ese sentido, se analizó los discursos en torno a las categorías gramscianas del marco teórico tales como hegemonía – sentido común (automovilidad), contrahegemonía (movilidad sustentable; alternativas, transporte público) lo cual permitirá identificar

cómo los discursos de los diferentes actores reproducen o desafían los modelos hegemónicos de movilidad en el contexto de la crisis socioecológica actual. Así también, se busca identificar la forma en la que dan autoridad a su discurso a través de la racionalidad e irracionalidad con la que consideran los discursos entre actores.

Los actores clave para la investigación se seleccionaron en función de la teoría de Antonio Gramsci respecto a la división de la superestructura, es decir en la sociedad política y la sociedad civil. En este caso de estudio los actores de la sociedad política corresponden a los miembros del concejo e instituciones municipales; y los actores de la sociedad civil corresponden a organizaciones no gubernamentales, colectivos ciudadanos y académicos que promueven o critican la movilidad en la ciudad. La selección de estos actores responde a su significatividad teórica y capacidad para ejemplificar la guerra de posiciones para la reproducción o suplantación del modelo hegemónico, en este caso el modelo de la automovilidad en la ciudad de Quito.

ACTORES DE LA INVESTIGACIÓN

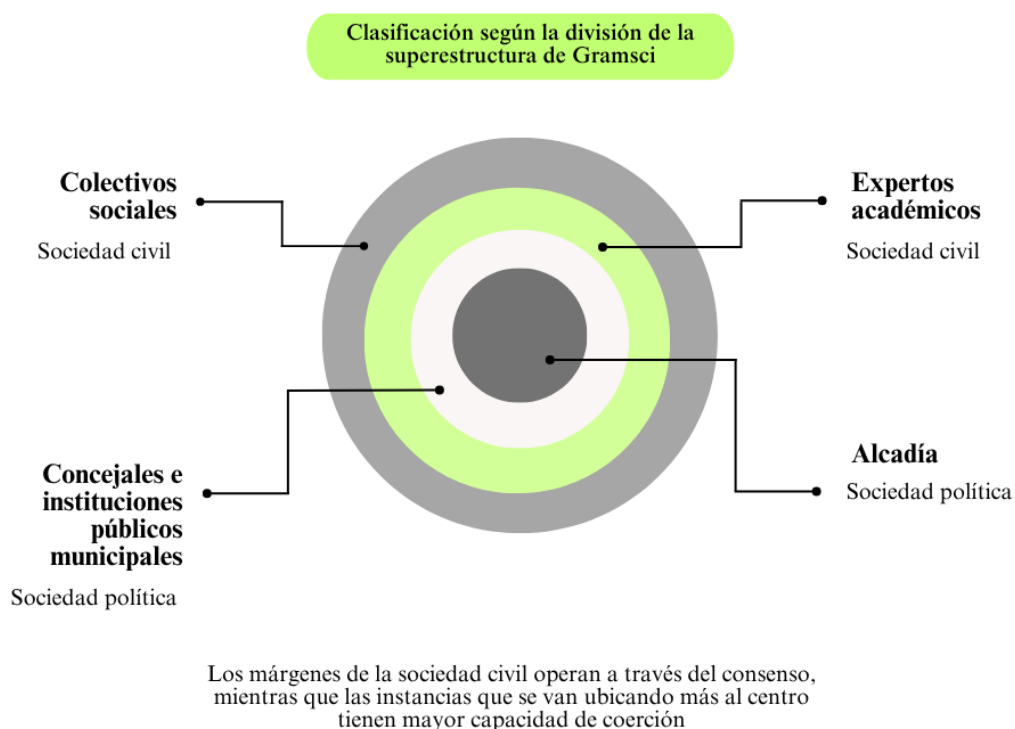


Figura 1: Actores acorde a la investigación. Fuente y elaboración propia.

En el contexto local, el centro de la sociedad política corresponde a la alcaldía, encabezada por el alcalde y al Consejo Metropolitano compuesto por los veintinueve concejales encargados de la planificación y la fiscalización. En un nivel más

descentralizado, pero cercano al centro, se encuentran las trece secretarías metropolitanas entre ellas la Secretaría de la Movilidad y de ellas se desprenden diferentes direcciones e instituciones.

Según Howlett y Ramesh (2003), los actores gubernamentales constituyen el núcleo institucional que tiene la capacidad legal y administrativa para diseñar, aprobar e implementar políticas públicas. En el caso específico de la movilidad urbana, los gobiernos locales poseen competencias exclusivas establecidas en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), lo que los convierte en actores clave y necesarios para cualquier análisis de políticas de movilidad. Mientras que, la sociedad civil tiene la capacidad de “asegurar desde la sobrevivencia, reproducción y calidad de vida del ser humano hasta desarrollar líneas de trabajo como derechos, política pública, ambiente, entre otras” (Cueva 2008, 36).

Es en base a esta teorización de Antonio Gramsci que se ha clasificado a los actores a ser entrevistados para cumplir con los objetivos de la investigación y analizar las luchas por la hegemonía de los modelos de movilidad en el contexto de Quito. Para la investigación se va a realizar un contacto directo a la sociedad política a través de entrevistas con los concejales del DMQ y a la Secretaría de Movilidad, entidad con poder decisorio formal en materia de políticas de movilidad y encargada de la administración y regulación de la movilidad en la ciudad a través de sus instituciones tales como la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, La Agencia Metropolitana de Tránsito, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.

Dentro de los actores de la sociedad civil se incluye a los actores académicos o expertos. En el contexto de la movilidad urbana, los académicos aportan evidencia científica, análisis crítico y propuestas de innovación que influyen en la formulación de políticas basadas en evidencia a favor de la hegemonía o también ser contrahegemónicos. Su rol es relevante en temáticas complejas como la movilidad sostenible, donde se requiere conocimiento interdisciplinario que integre aspectos urbanísticos, ambientales, sociales y económicos.

Por último, los colectivos sociales representan a los usuarios finales y beneficiarios directos de las políticas de movilidad que legitiman la hegemonía ejercida por los grupos dominantes o donde la sociedad política puede perder el poder por las propuestas contrahegemónicas de la misma sociedad civil. Tomar en cuenta a la sociedad civil es esencial para garantizar la legitimidad social y la efectividad práctica de las

políticas públicas, especialmente en un contexto donde la movilidad alternativa y sustentable ha ganado relevancia como respuesta a problemas de congestión, contaminación y exclusión social y espacial.

Esta clasificación encuentra respaldo adicional en instrumentos normativos que reconocen la importancia de la participación multi-actor en políticas de movilidad. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Art. 11 establece la necesidad de coordinación entre diferentes niveles de gobierno y la participación ciudadana. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, especialmente el ODS 11, enfatizan la importancia de la participación inclusiva en la planificación urbana. El Plan Nacional de Desarrollo reconoce la necesidad de articular academia, gobierno y sociedad civil en la construcción de políticas públicas. Así como en el Art. 95 de la Constitución del Ecuador (2008) donde se establece la participación ciudadana en la toma de decisiones, planificación y gestión de asuntos públicos representando al poder ciudadano.

Para el contacto de participantes dentro de la sociedad política y la sociedad civil, se empleó la técnica de muestreo por bola de nieve, considerada apropiada para investigaciones cualitativas que buscan acceder a poblaciones especializadas o de difícil acceso (Patton, 2015). Esta técnica permitió identificar a informantes clave que poseen conocimiento profundo y experiencia relevante en temas de movilidad urbana en Quito. La composición final de la muestra incluyó dos entrevistas a tres concejales del Concejo Metropolitano de Quito, una entrevista a un representante de la Secretaría de Movilidad y una entrevista a Metro de Quito, donde tres personas asignadas comentaron sus puntos de vista. De igual manera, se realizaron tres entrevistas a académicos que dedican sus estudios a la movilidad urbana y transporte, y tres entrevistas con miembros de colectivos y organizaciones que critican a la automovilidad y proponen una movilidad alternativa. Esto nos da un total de 11 entrevistas. Es importante mencionar que se contactó mediante correo y número de teléfonos a comunidades y empresas que promueven formas de movilidad y micromovilidad bajo el nombre de la sostenibilidad, pero no se pudo obtener respuesta.

Tabla 6
Síntesis de entrevistas realizadas

Actor	Entrevistas y fechas	Cargo/Institución
<i>Actores e Instituciones público-municipales de movilidad y transporte</i>		
Fidel Chamba	9 de junio 2025	CONCEJAL DMQ
Joselyn Mayorga	4 de junio 2025	CONCEJAL DMQ
Andrés Campaña	4 de junio 2025	CONCEJAL DMQ
Bruno León	5 de junio 2025	METRO DE QUITO
José Yépez		

Matías Paredes

Mario Balseca

21 de mayo 2025

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Actores con perfil Académico-Experto

Fernando Carrión

2 de junio 2025

FLACSO

Académico 2

29 de mayo 2025

PUCE- ICAM

Jairo Ortega

23 de mayo 2025

BME UNIVERSITY

Colectivos sociales

Erika Ulloa

21 de mayo 2025

BICIACCIÓN

Cesar Costa

26 de mayo 2025

MÁS CIUDAD

Ricardo Buitrón

30 de mayo 2025

ACCIÓN ECOLÓGICA

Fuente y elaboración propias.

La determinación del número de entrevistas por grupo se basó en el principio de saturación teórica propuesto por Glaser y Strauss (1967), deteniéndose la recolección de datos cuando se alcanzó redundancia en la información y no emergieron nuevos patrones o categorías relevantes para los objetivos de la investigación. Una gráfica de cómo se llevó a cabo el método de bola de nieve se puede evidenciar en el anexo 1.

Tabla 7

Descripción de los actores pertenecientes a la sociedad política

Actor	Institución	Descripción
Joselyn Mayorga	Consejo Metropolitano de Quito	Politóloga de la Universidad Central del Ecuador. Concejala del Distrito Metropolitano de Quito- Sur Urbano. Miembro de la Comisiones de: Movilidad; Comercialización; Turismo y Fiestas y presidenta de la Comisión de Igualdad, Género e Inclusión Social. Organización Política: M. Pueblo, Igualdad y Democracia - Pachakutik - M. Ético Revolucionario y Democrático.
Andrés Campaña	Consejo Metropolitano de Quito	Licenciado en Ciencias Jurídicas de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Concejal de Distrito Metropolitano de Quito - Norte Urbano Miembro de las comisiones de: Igualdad, Género e Inclusión Social; Codificación Legislativa; Desarrollo Económico, Productividad, Competitividad y Economía Popular y Solidaria; y presidente de la comisión de Salud. Organización Política: Partido Socialista Ecuatoriano- M. Sociedad Unida Más Acción.
Fidel Chamba	Consejo Metropolitano de Quito	Abogado de la Universidad Particular Internacional SEK Concejal de Distrito Metropolitano de Quito- Sur Urbano Miembro de las comisiones de: Vivienda y Hábitat; Uso de Suelo; Presupuesto, Finanzas y Tributación; Participación Ciudadana y Gobierno Abierto. Organización Política: Partido Socialista Ecuatoriano- M. Sociedad Unida Más Acción.
José Yépez Matías Paredes Bruno León	Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito	Empresa Municipal puesta en funcionamiento en diciembre del 2022. Es el primer metro subterráneo en el Ecuador 100% eléctrico.

Mario Balseca	Secretaría de Movilidad	Especialista en Movilidad Sostenible de la Dirección de Movilidad Activa de la Secretaría de Movilidad
---------------	-------------------------	--

Fuente: FDC Ecuador: 2023. Radiografía política

Elaboración propia

Tabla 8

Descripción de los actores y expertos pertenecientes a la academia

Actor	Institución	Descripción
Fernando Carrión	FLACSO	Arquitecto (UCE); Mgs. Desarrollo Urbano y Regional y PhD. Ciencias Sociales. Fue director de Centro de Investigaciones CIUDAD. Fue director de Planificación del Municipio de Quito. Ex concejal del DMQ. Coordinador del grupo de Derecho a la ciudad de CLACSO. Experto en planificación urbana, ciudad y desarrollo urbano. Docente en FLACSO EC.
Académico 2	PUCE	Ingeniero civil y medioambiental. (UNIVERSITY OF LONDON) Magister en ingeniería y sustentabilidad (CAMBRIDGE). Doctorante en la unidad de estudios de transporte (OXFORD). Docente en PUCE.
Jairo Ortega	MBE UNIVERSITY	Ingeniero mecánico automotriz (UPS) Magíster en Sistemas Vehiculares (Universidad del Azuay) Magíster en Ingeniería del Transporte (PUCE) PhD. Transportation and Vehicle Engineering (MBE UNIVERSITY)

Fuente: entrevistas personales

Elaboración: propia

Tabla 9

Descripción de los actores pertenecientes a la sociedad civil

Actor	Colectivo	Descripción
Erika Ulloa	BiciAcción	Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República (UCE). Presidenta de Fundación Biciacción la cual tiene como lema Crear ciudades para la gente.
Cesar Costa	Más Ciudad	Ing. Civil con estudios en gestión y valoración urbana, así como cambio climático y ciudades. Colectivo que busca una ciudad más humana, más justa, más democrática, y más inclusiva. Por una ciudad sostenible, resiliente y feliz.
Ricardo Buitrón	Acción Ecológica	Sociólogo, encargado de la campaña de movilidad urbana y ciudades ecologistas del colectivo Acción Ecológica y miembro del cabildo cívico de Quito.

Fuente y elaboración propia

2. Disputa entre discursos que reproducen y contrarrestan la hegemonía de la automovilidad

Este apartado profundizará en los discursos de los actores seleccionados respecto a la movilidad en la ciudad. Cabe destacar que, estos discursos son producidos en el marco

de una entrevista semiestructuradas realizada por mi persona como investigadora. Las preguntas son amplias, las cuales permiten a los entrevistados desarrollar narrativas complejas y contextualizadas. De igual manera, se parte principalmente desde lo que mis entrevistados consideran que es el problema de la movilidad en Quito.

Antes de cada entrevista, se entregó a los participantes una hoja informativa (Anexo 4) en la que se explicaban el propósito y los objetivos del estudio. Es relevante considerar que esta comunicación previa pudo haber influido en las respuestas de algunos entrevistados, introduciendo así un posible sesgo en la información recopilada.

2.1. La hegemonía vehicular como sentido común naturalizado

El discurso que sostiene la hegemonía del automóvil en Quito opera mediante lo que Gramsci denominaba la construcción de “sentido común”, un conjunto de presupuestos “compartido por todos y que marca lo que se acepta como normal, natural y evidente” (Acanda 2007, 14). Esta configuración del sentido común hace que a la final el orden existente parezca como inevitable y racional.

La movilidad en automóvil es el “sentido común” de la sociedad que permea la vida cotidiana hasta convertirse en sentido común incuestionado. El automóvil no es simplemente un medio de transporte sino un marcador de pertenencia social, y rechazarlo implica posicionarse fuera de las aspiraciones normalizadas de movilidad social ascendente. Esta hegemonía del automóvil no se impone únicamente mediante coerción directa, sino a través de la construcción de consenso, haciendo que la visión del mundo, donde el automóvil ocupa el centro del espacio urbano aparezca como “natural” y “de sentido común” incluso para quienes más sufren sus consecuencias. Durante las entrevistas a los diferentes actores podemos observar ideas y proyectos en los que el orden vehicular naturalizado se mantiene instaurado y de manera inconsciente se reproduce, mientras que en otros se lo cuestiona, pero a partir del reconocimiento de esta naturalización.

En el caso de la movilidad urbana quiteña, esta hegemonía vehicular se evidencia en múltiples capas del discurso. Una de estas formas es la naturalización de la automovilidad que debe ser reconocida incluso para criticar el modelo vehicular. **Erika Ulloa** identifica su genealogía histórica al señalar que “durante muchos años en Quito lo que ocurrió es que se dio prioridad al vehículo particular”, un proceso que **César Costa** remonta al paradigma de Le Corbusier, arquitecto cuya visión “priorizaba la expansión horizontal de las ciudades con grandes autopistas y espacios diseñados para la circulación

de vehículos”. Esta planificación urbana, diseñada para el automóvil se evidencia en el discurso de **Académico 2**, quien reconoce contradicciones performativas: “digo como siendo bien, con la hipocresía total...voy en bicicleta a mi casa, cojo mi auto para ir a Llano Chico”. Esta honestidad revela que la hegemonía vehicular no se sostiene únicamente mediante convicción ideológica sino a través de estructuras materiales que condicionan decisiones aparentemente personales.

Uno de los argumentos usados en la legitimación la organización del espacio urbano y la forma de movilizarse ha sido la condición geografía de la ciudad de Quito, la cual representa un impedimento natural para que no existan otras formas alternativas de movilidad. Un ejemplo de ello se puede evidenciar en los discursos de dos concejales del DMQ:

A ver, lo que pasa es que hay que entender la geografía de Quito. La estructura geográfica de Quito son 60 kilómetros de largo y, en el mejor de los casos, en la zona de hipercentro, 15 kilómetros de ancho. Entonces, ¿dónde tú tienes capacidad para utilizar los medios de transporte sostenible? O sea, hay que ser muy pragmáticos en analizar los medios de transporte sostenible. Caso contrario, estamos entrando en juego en tirar la culpa a los medios de transporte sostenible (Fidel Chamba 2025, entrevista personal).

Como te contaba, el tema del mantenimiento de la bicicleta pública en la ciudad es sumamente costoso, además que geográficamente es imposible generar una conexión directa norte sur por, vuelvo y repito, la geografía de la ciudad, geografía que necesariamente es sumamente extensa, es sumamente compleja, vivimos entre valles y montañas, entonces se vuelve complicado la conexión. Eso en un primer momento, cuando se pensó la ruta de Ciclovía en periodos anteriores de alcaldía, se pensó en conectar el norte de la ciudad donde existe un poco más de facilidad para la movilización y es un poco más accesible. Es decir, una persona en una edad de 40 años, tranquilamente, que no realiza bicicleta todos los días puede moverse en un sector plano, pero conectar con el centro histórico y subir me invento, la 10 de agosto ya es otro nivel y por eso no se han generado como las rutas adecuadas para poder eh tener una ruta, un trazado ideal de bicicleta pública (Joselyn Mayorga 2025, entrevista personal).

Pero como se puede ver en estos fragmentos de la entrevista, se presenta a la condición geográfica de Quito como un justificativo para la movilización por medio del automóvil, pero frente a esta posición que puede ser un inconveniente, la Dirección de Movilidad Activa del DMQ, sostiene que:

“(...) entiendo que la topografía de la ciudad no nos da a veces, esa es una problemática, no exime de que podamos tener una bicicleta pública, tiene mínimo 3 marchas, se está poniendo dentro de los términos de diferencia, que sirve también para que una persona pueda moverse cómodamente” (Mario Balseca 2025, entrevista personal).

En esta parte de la entrevista se reconoce que las condiciones geográficas de la ciudad pueden ser puede ser una dificultad, pero no es un impedimento como para eliminar las opciones de otras formas de movilidad independientemente del uso del automóvil.

2.2 El automóvil como símbolo de estatus social

Por último, otro de los mecanismos identificados que han legitimado el uso del automóvil es el estatus que representa movilizarse en uno de ellos. Esto lo evidencia Jairo Ortega cuando afirma que “(...) acá el vehículo es visto como una situación de estatus. [...]si vemos alguien caminando o en bicicleta o en transporte público lo consideramos como tal es alguien que no tiene dinero, que es una persona pobre, lo cual no necesariamente es de esa manera (...)” (2025, entrevista personal). Además, que, “la razón porque hay tantos autos es social, es personal, es porque uno tiene que llegar sin sudar al trabajo” (Académico 2 2025, entrevista personal). Lo cual es una muestra de que el auto es concebido como elemento de diferenciación social y privilegio, así como un elemento a alcanzar socialmente.

2.3 Configuración urbana en torno a la automovilidad

Esta naturalización de la automovilidad como sentido común se puede evidenciar en la organización urbana y en la infraestructura, un ejemplo de ello es que más de la mitad del presupuesto municipal se destina a la Secretaría de Movilidad, en donde se encuentra adscrita la Empresa Metropolitana de Obras Públicas (EMMOP) ya que “(...) la movilidad también tiene que ver con reasfaltado, asfaltado, adoquinado, es decir, caminos accesibles hacia temas de movilidad, para que ingresen carros, para que ingresen vehículos, para que ingresen recolectores de basura (Fidel Chamba, entrevista personal 2025)”. Esto debido a que se ha visto como solución a los problemas de movilidad a la falta de infraestructura, por esa razón, el concejal Fidel propone: “trabajar en puentes que permitan justamente solventar el tráfico de Quito, especialmente en la autopista General Rumiñahui, como en el ingreso a Calderón. Para ingresar a Calderón o ingresas por acá arriba por Zabala, por el por el centro comercial... (Fidel Chamba, entrevista personal 2025).

Frente a creación de vías y accesos como solución a los problemas de congestión de vehículos, los actores de la sociedad civil sostienen que:

“(...) si yo pienso en hacer una vía, un paso a desnivel que me vaya del centro de la ciudad, lo que estoy haciendo es empeorar del problema. Le estoy diciendo, ven en vehículo privado, hasta el centro de la ciudad, congestióname más y después el mismo usuario, me va a exigir más vías, me va a exigir más carriles. ¿Por qué? Porque ahora ya no tiene solo el carro, tienen papá, el hijo, la esposa, todos tienen carro porque le estoy diciendo que mi infraestructura de mi ciudad está hecha para el vehículo privado” (Jairo Ortega 2025, entrevista personal).

La infraestructura diseñada para acelerar el tránsito de automóviles incentiva su uso y muchas de estas infraestructuras y campañas de repavimentación no son integrales porque:

“(…) no contempla movilidad de las personas, no contempla aceras, no contempla es más donde en la mayoría de sectores periurbanos quizás la pavimentación, adoquinado ni siquiera hay veredas, peor aún pensar en que es arbolado, ciclovías, que realmente estas vías sirvan para la mayoría de la ciudad (…)” (Ricardo Buitrón 2025, entrevista personal)

Es de esa manera que las campañas de repavimentación vial no representan una visión de ciudad ni toma a consideración a los peatones que son quienes tienen mayor importancia dentro de la planificación de la movilidad. Por tal motivo, la Dirección de Movilidad Activa ha adoptado una visión integral que reconoce que las obras realizadas en la ciudad han estado siempre al servicio de los automóviles como es con la construcción de puentes peatonales:

estos puentes peatonales o cómo los llamamos aquí los puentes antipeatonales es un castigo para el peatón. Porque uno luego hace la reflexión, estamos promoviendo un flujo libre de los vehículos y nosotros le estamos castigando al vehículo [peatón] para que suba, digamos, si es que el trazado vial, el perfil vial, digamos que desde acera a acera son 2, a ver, 4 carriles, más o menos, de 3 metros, estamos hablando de 12 metros más de un parter de 5, estamos diciendo que el patrón tiene que cruzar 17 metros, que es una intersección típica. Si nosotros la hacemos subir más o menos unos 10 metros, más los 17 y otros 10 para trabajar, estamos obligando al peatón, que caminen más, sin contar a las personas con movilidad reducida, a las personas con tercera edad (Mario Balseca 2025, entrevista personal).

Por esa razón, en la ciudad de Quito, la Dirección de Movilidad Activa asegura encontrarse en una “campaña bastante agresiva en el uso de los cruces a nivel como tal. [...] estamos ya hemos desmantelado uno, estamos por el tercer puente que estamos desmantelando” (Mario Balseca 2025, entrevista personal).

Como se puede observar, la vida en torno al automóvil se sostiene por lo que Gramsci denominaría un aparato hegemónico: un conjunto de instituciones, prácticas y discursos que naturalizan una distribución específica del poder y el espacio. Por tal motivo, la hegemonía exitosa de la automovilidad articula el consenso, con infraestructura material e ideología: las decisiones de movilidad no son “libres elecciones” individuales sino respuestas racionales a condiciones urbanas específicas donde el transporte público es deficiente y la geografía es complicada,

2.4 La mala calidad del transporte público como legitimador del uso del automóvil

Así como se justifica la automovilidad por la cuestión geográfica de Quito, otro de los argumentos legitimadores es la mala calidad del transporte público. Esto lo evidencia Fidel donde explica que:

Si no tienes un buen transporte público, no suples el uso del carro particular por varias razones: por seguridad, por comodidad, por limpieza. Si no tienes un transporte público, los quiteños se ven obligados a seguir utilizando el medio de transporte privado. Si siguen utilizando el medio de transporte privado, tú no puedes limitar, ¿sí? Porque no te estás dando un servicio de transporte público real. Y, por lo tanto, no tienes dónde se desarrolle una lógica de movilidad de los medios de transporte alternativos (Fidel Chamba 2025, entrevista personal).

Bajo esas condiciones, como señala Joselyn Mayorga, “es imposible que la gente deje de pensar *‘Tengo que comprarme un carro para poder ir al trabajo porque el transporte público va lento’* si es que nosotros no mejoramos el transporte público. (2025, entrevista personal). Pero en respuesta a esta posición Cesar Costa sostienen que:

(...) a veces se cree que las mejoras en el transporte público o en el transporte colectivo van a hacer migrar a la gente que se mueve en vehículo privado al transporte público. Y en realidad eso es muy muy marginal, es muy chiquito el porcentaje. Tú puedes tener un sistema de transporte público como lo empieza a tener Quito, ¿no? El metro es un ejemplo. Puedes tener un super buen sistema de transporte público, pero si no hay incentivos para que tú te bajes del carro y uses los otros modos, tú vas a seguir usando el carro. O sea, es un porcentaje muy chiquito el que se anima solo viendo lo que pasa con los otros modos (2025, entrevista personal).

Esta postura se puede evidenciar con el ejemplo del sistema de Metro que fue inaugurado en el 2022. Metro de Quito segura que desde los inicios de la operación los usuarios cambiaron el medio de movilizarse:

(...) hay más personas que dejaron usar su carro y estamos en el metro. Nosotros calculamos eso, y eso es lo que reportamos como reducción de emisiones [...] con corte hasta enero [se redujeron] aproximadamente 80 millones de toneladas desde el inicio de la operación [...] y en árboles en árboles están más de 4 millones de árboles preservados (Matías Paredes 2025, entrevista persona).

Esta afirmación la realizan a partir de información obtenida de aproximadamente 7000 encuestas realizadas a los usuarios durante 13 meses, las cuales fueron diseñadas para verificar la transferencia de usuarios y las modalidades de desplazamiento. Pero, académicos como Fernando Carrión sostienen que los usuarios de automóviles no han abandonado el uso de automóviles tras la implementación del Metro de Quito:

Pues no ha pasado eso, no ha pasado eso. Y una cosa que es mucho más complicada de las estadísticas que yo he visto es que la gente que iba en el trolebús se ha pasado al metro. Más o menos una tercera parte de la gente que va en el metro iba en el trolebús porque,

además están son dos sistemas en paralelo, que es absurdo el diseño que se hizo. Entonces, ¿qué significa eso? Que el hecho de que se pase del trole al metro sigue siendo un pasajero municipal. La única diferencia es que el uno usa un sistema y el otro, otro sistema. Pero eso en términos administrativos y en términos económicos no le significa nada al municipio (Fernando Carrión 2025, entrevista personal).

El motivo por el cual Fernando Carrión asegura que no ha habido es migración de usuarios del auto privado al Metro de Quito, es porque este fue construido en el mismo tramo y recorrido que realiza el Trole en superficie desde años atrás; y como afirma Ricardo Buitrón:

ningún sistema de transporte masivo debe construirse para que compita con otro sistema de transporte masivo. Eso lo decía el arquitecto Jaime Learner, que fue el que construyó los sistemas BRT en Curitiba, [...] y nosotros construimos el metro debajo, digamos, debajo del trole, que ya era un sistema masivo y no solamente debajo del trole, debajo de los otros tres corredores que van en sentido longitudinal de la ciudad (2025, entrevista personal).

Por tal motivo, decir que se disminuyeron las emisiones y el número de automóviles en la ciudad para utilizar el Metro de Quito “(...) es el cuento más grande que hay. O sea, no es que no siguen andando los buses contaminantes en la misma ruta del metro, no han salido, siguen andando los mismos autos porque el que tiene auto no se va en metro” (Ricardo Buitrón 2025. Entrevista personal).

2.5. Seguridad como legitimad para el uso del transporte individual

Dentro lo que abarca la mala calidad del transporte público se encuentra el tema de la seguridad: Erika Ulloa reconoce que: “El vehículo eléctrico te defiende de no estar en un bus y que actualmente se suban un montón de, como dicen ahora, de personas de lo que les encanta lo ajeno y suben a robar.” (2025, entrevista personal). Mientras que Andrés Campaña menciona que, “si dotamos de condiciones de seguridad en las calles de Quito, seguramente nos viéramos más motivados a caminar. Sin embargo, pues las condiciones no son muy favorables hacia ello”.

La seguridad es una condición esencial para promover formas distintas de movilidad tales como la caminata o el transporte público. Pero la seguridad que brinda el automóvil también puede ser relativa, ya que Académico 2 afirma:

(...) ecovía, aquí, me han robado la cartera, igual que en Madrid, igual que en Londres, pero nunca me ha apuntado con una pistola en la cara cuando tengo la ventana bajada, 2 tipos en una moto, en el Ecovía. Entonces la seguridad también es un asunto bastante relativo, no es más seguro.

Mediante esta afirmación nos podemos dar cuenta que a pesar de que el transporte público no se exime del riesgo de sufrir un robo, el uso del automóvil mucho menos.

2.6 La electromovilidad de la movilidad

Frente a los problemas como la contaminación ambiental por la emanación de gases de efecto invernadero ha surgido la solución tecnológica de electrificar el transporte. La electrificación abarca desde el transporte masivo, los automóviles, hasta la llamada micromovilidad comprendida por bicicletas, scooter, o patinetas asistidas por un motor eléctrico. Las propuestas de electrificación, en especial en los automóviles, no representa una solución verdadera al tema de la automovilidad puesto que, como lo afirma Ricardo:

no creo que llenarnos de 100,000 motos eléctricas o de 100,000 autos eléctricos va a resolver algún tema ,porque en países como los nuestros, además, de que no podríamos entrar en el tema de la producción de los automóviles eléctricos, de las baterías, del los metales, de todo esto [...] cuando entra un auto eléctrico no es que sale un auto a combustión ya se desguaza. Acá nuestros autos duran 20, 30, 40 años mientras se los pueda tener. Entonces, no solo incrementamos el parque automotor (Ricardo Buitrón 2025, entrevista personal).

En ese sentido, la electrificación de los automóviles mantiene el problema de la automovilidad, con la diferencia de que no va a emitir los llamados gases de efecto invernadero mientras se lo utiliza. Por esa razón, y como lo afirma Jeremy Rayner “la transición de la automovilidad eléctrica es un ejercicio de hegemonía capitalista [...] un proyecto para mantener el crecimiento del parque automotor mundial” (2023, 59). Además que:

la ciudad no puede soportar tanta carga de vehículos, no importa que sean eléctricos, no hay espacio. Y luego tenemos el problema de la producción, de cómo se producen, de qué hacemos con baterías, del del esto. Entonces sí es insustentable el tema de los automóviles eléctricos particulares (...) (Ricardo Buitrón 2025, entrevista personal).

Por lo tanto, la producción de automóviles privados no es una solución para el transporte de toda la población al mantener intacta la lógica de la automovilidad. Además, que en los procesos de fabricación y de chatarrización pueden estar generando hasta la misma cantidad de gases de efecto invernadero que un auto de combustión interna.

Con lo que respecta a la micromovilidad eléctrica, el PMMS DMQ (2022) considera que es una oportunidad para que los ciudadanos puedan superar las zonas de alta pendiente que son características en Quito y para quienes se transportan distancias cortas, menores a los 10 km. Pero estos representan dos problemas recocidos por la sociedad civil: El primero respecta al manejo de los desechos que dejan estos:

El problema es que estas baterías tienen una fecha de caducidad, y que el momento que les botan, porque no tienen otra vida útil, como es la batería de un carro normal, como no

tienen otra vida útil, les botan, ¿no? Y el tiempo de descomposición es mucho más tardado que, por ejemplo, en las botellas, que creo que es de 150 años o algo así, que terminan en descomponerse. Es mucho más tardado el tiempo de las baterías y lo que implica el momento de estar a la intemperie estas baterías afectan mucho más (Erika Ulloa 2025, entrevista personal).

Mientras que el segundo problema es el peligro que representan en la movilidad. Esto debido a que no son un automóvil, pero tampoco son un elemento de tracción humana como la bicicleta, por lo que es difícil clasificarlos, y no existe una normativa que los regule hasta el momento. Por ese motivo, Cesar Costa (2025, entrevista personal) reconoce que el desafío de ahora es “tratar de categorizar bien a estas nuevas formas de moverse y normarlas”. La inexistencia de normativa frente a estos medios alternativos de movilidad representa un peligro puesto que muchos pueden llegar a competir en velocidad con un auto, por esa razón Erika Ulloa manifiesta lo siguiente:

(...) como no me regulan este scooter eléctrico que ahora están entrando al Ecuador como juguetes, literal entran con este término, yo me veo desprotegida dentro de esta área por más derechos y por más deberes, porque el ciclista también tiene deberes dentro de la ley, no me voy a ver sobre todo protegida en ese aspecto, ¿no? (2025, entrevista personal). La

Los scooters y las motos eléctricas corresponden a un tipo de “movilidad donde no tenemos infraestructura.” (Académico 2 2025, entrevista personal) y si al categorizarlos representan un peligro para los ciclistas la interrogante que surge es a quien quitamos espacio, pues este problema ya se ha visto reflejado en asignación de espacios para las ciclovías.

Ahora, con la electrificación del transporte masivo hay otra perspectiva más aceptable por los bloques hegemónicos en disputa. En el año 2022, en la ciudad de Quito se inauguró el primer metro subterráneo del país. Este proyecto, representa ciertos beneficios como son:

Uno es este de eficiencia de transporte, va una persona en carro y nosotros de Metro tenemos la capacidad máxima de 1200 personas. Eso en términos de eficiencia altísimo. El segundo hecho, Metro de Quito no tiene o no genera su propia electricidad, digámoslo así, no es que tiene generadores instalados, en términos globales [...] Nosotros sacamos de energía del Sistema Nacional Integrado. Una gran ventaja de nuestro Sistema Nacional Integrado es que está conformado por una mix energético. Un mix de fuentes de energía, en su mayoría por fuentes de energía renovables, o en pocas palabras, fuentes de energía que no emiten tantas emisiones como, por ejemplo, otro tipo de generación como gaseol, diesel, búnker, creo que se llama ese otro (Matías Paredes 2025, entrevista personal).

Metro de Quito es un medio de transporte masivo 100% eléctrico, el cual genera una transformación enorme en las formas de movilizarse en la ciudad. Con el Metro de Quito:

(...) estás dejando que mucha gente deje su modus operandi de movilidad y que se alinee a un modo más comunitario de uso colectivo de un transporte que, de cierto modo, está

usando ya combustibles no fósiles, más allá de que sean buenos o malos, la electricidad es mucho más limpia que producir petróleo, o sea, que sacar petróleo, pues producir el gas, combustibles (José Yépez 2025, entrevista personal).

La sociedad política como la sociedad civil coinciden que es un sistema eficiente para el transporte masivo de pasajeros, esto lo podemos evidenciar en el discurso de Académico 2 en el cual reconoce que es un medio sostenible, pero tampoco es que no genera ningún impacto en el medio ambiente:

(...) el metro, sí, el metro es sostenible, solo requiere electricidad para desplazar un montón de personas sin afectar demasiado en la ciudad. Pero tampoco podemos ser inocentes. La cantidad de energía que ha requerido hacer en metro es una energía indebida que ha sido mucha gasolina, ha sido mucho desplazamiento de tierra, ha sido mucho. Me preguntas mi opinión, personal, es difícil competir con la bicicleta (Académico 2, 2025, entrevista personal).

Frente a este argumento, Metro de Quito reconoce los impactos que este puede tener, pero son mínimos a comparación de otras formas de movilidad que podrían desarrollarse. Esto lo podemos evidenciar en el discurso de José Yépez cuando afirma lo siguiente:

No te podría decir netamente sustentable, pero sí mucho más amigable con el medio ambiente con relación al resto de modelos, porque si mientras no impulsemos igual alternativas de movilidad que no impliquen el uso de energías, más que nada de energía propia como es la bicicleta y otros medios de transporte, y también es por la geografía, tampoco es que ser ciclista en Quito es tan fácil, o sea ser ciclista no en el ámbito deportista, sino en el ámbito de movilidad no es tan fácil porque primero tampoco la ciudad está diseñada ni para el peatón ni para el ciclista, pero el metro de Quito ya es un apoyo, ya brinda el apoyo, y se está haciendo estas mejoras continuas constantemente (...) (José Yépez 2025, entrevista personal).

Por lo tanto, podemos evidenciar cierta neutralidad en el conflicto entre los dos bloques hegemónicos por el potencial que tiene el Metro como transporte masivo de pasajeros con el menor impacto ambiental que implica, pero el conflicto más bien se trasladó a temas de gestión y estructuración. Algunos críticos de la academia consideran que el Metro de Quito se encuentra en función de;

(...) propuestas demagógicas y electorales de las administraciones o del alcalde de turno, el metro fue una propuesta totalmente demagógica porque un metro, si bien [...] es un sistema fabuloso de transporte público, por supuesto masivo, pero eso lo puede hacer un país que tenga los recursos para hacer eso y para seguir implementando las líneas y para sostener el sistema y para complementarlo. y no es el caso del país. Efectivamente fue una oferta de campaña. (Ricardo Buitrón 2025, entrevista personal).

Esta crítica responde a carencia de opciones que indiquen cual sería la mejor opción de sistema de transporte para la ciudad, especialmente al ser un sistema tan costoso. En ese aspecto Fernando Carrión indica que “nunca hicieron estudio de alternativas, simplemente se fueron por la idea del metro. Por ejemplo, una opción pudo haber sido este potenciar el trolebús o fortalecer la lógica del trolebús, pero no. Simplemente entró

la idea del metro, se hizo estudios para el metro y se fue por el metro” (Fernando Carrión 2025, entrevista personal).

La apuesta al Metro de Quito se encuentra acompañada de una falta de planificación y estructuración con los medios de transporte de superficie. Esto ha implicado que no se cumpla con el total de viajes diarios requeridos para que sea sostenible económicamente, además que no integra a toda la ciudad con las rutas que se encuentran en superficie. Con respecto a ese tema Fernando Carrión manifiesta lo siguiente:

(...) fue concebido de que su tarifa tenía un punto de equilibrio con los 400,000 pasajeros por día. Hoy tenemos apenas 172,000 pasajeros por día, menos de la mitad de lo que el metro de Quito tiene como capacidad. Y es precisamente porque no existe integración. [...] Si existiera integración, integración hubiera más usuarios y por lo tanto podríamos llegar al punto de equilibrio de los 400,000 usuarios que garantizarían que exista menos subvención estatal.

Esto acompañado de la falta de integración tarifaria que es un tema de gran importancia para que el Metro de Quito sea un medio de transporte que integre a capas sociales que se han visto relegadas por el precio del pasaje. Pero aún así, frente a la insostenibilidad económica que puede representar el Metro de Quito una de las metas es extenderlo hasta la ciudad de Calderón idea que ya se tiene a consideración desde el alcalde, pero a pesar de ser un medio de transporte que trae muchos beneficios, eso no quita que sea la segunda obra más costosa del país:

¿el metro de Quito tiene un valor de dos mil millones de dólares más doscientos millones de dólares por lo de que es el contrato de operación, más 75 millones de dólares que se le dio en el año 2024, más 65 millones de dólares que se le dio en el año 2025. El metro de Quito termina siendo el segundo proyecto mucho más grande que tiene Quito, después de Coca-Cola, que valió más o menos 2900 a 3000 millones de dólares. Entonces, la pregunta debería hacer a la Secretaría de Movilidad, ¿qué está priorizando? (...) (Fidel Chamba, entrevista personal 2025).

Esta interrogante surge, debido a que como lo menciona Ricardo Buitrón:

con lo que se construyó el metro, que estamos hablando de más de 2,200 millones dólar, se podían construir unos 400 km de corredores exclusivos. Entonces, si uno compara los 20 km de metro con 400 km de buses articulados, de corredores exclusivos, hay una diferencia abismal, hubiéramos podido llegar hasta San Rafael, hasta Tumbaco, hasta Calacalí, hasta Guayllabamba, hasta Tambillo con un sistema eh bueno y hubiéramos cubierto el distrito.

Esta crítica se da principalmente por la construcción en paralelo con otros sistemas de transporte en superficie que cubren la misma ruta y que más allá del tramo de Quitumbe a Labrador, el transporte público no está integrado.

2.7 La pirámide invertida de la movilidad como instrumento contrahegemónico

La llamada pirámide de la movilidad, mencionada en el discurso de varios entrevistados, es presentada como un elemento que viene a desafiar el orden de prioridades establecido por el modelo de la automovilidad. La pirámide de la movilidad se convierte en un instrumento político que influye en diversos ámbitos como son la planificación urbana y el diseño de políticas y normativas. Como lo explicó Jairo Ortega (2025, entrevista personal) la pirámide de la movilidad es un instrumento utilizado en la planificación de la ciudad y la cual tiene como eje más importante al peatón a los cuales le sigue los ciclistas, los scooters, la micromovilidad. En tercer lugar, se coloca al transporte público, en cuarto lugar, al transporte comercial y por último se encuentran los automóviles. Ver figura 2.

PIRÁMIDE INVERTIDA DE LA MOVILIDAD

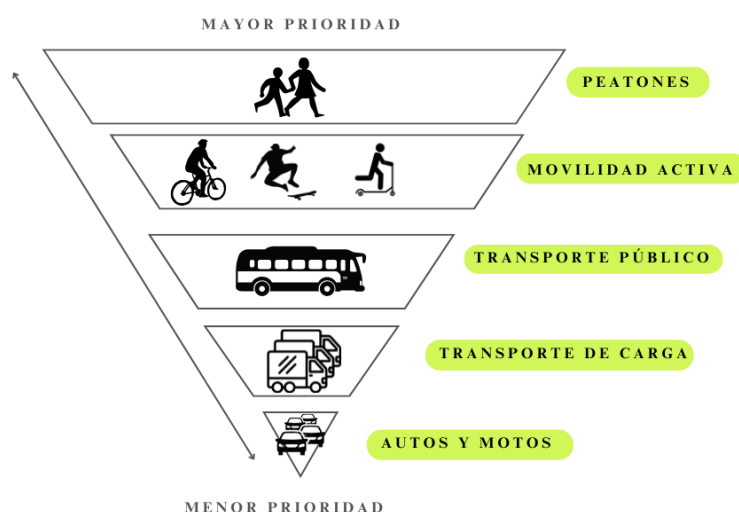


Figura 2: Pirámide de la movilidad. Elaboración propia.

En ese sentido, Jairo Ortega afirma que cuando se planifica la movilidad:

(...) siempre vamos a dar prioridad al peatón, vamos a dar prioridad a todo el transporte no motorizado, como ciclistas o bicicletas o demás de otros tipos, luego al transporte público, y el fin final de esa pirámide. ¿Sí? De esa pirámide es el vehículo privado. Entonces, un buen planificador de transporte, un buen planificador de movilidad, tiene que democratizar el espacio, para todos estos actores, pero basándose siempre primero en el peatón. ¿Por qué? Porque es lo primero que hacemos en la vida, caminar, desplazarnos, y la ciudad tiene que estar construida para el ser humano, no para los vehículos. El

vehículo es un componente, pero no llega a ser el eje principal o esencial en la planificación de la movilidad.

Esta afirmación evidencia el carácter contrahegemónico de la pirámide de movilidad. Este elemento muestra la priorización que se le da al peatón y la humanización que se le pretende dar a la ciudad. Erika Ulloa refuerza esta idea al mencionar que “Nosotros siempre nos basamos en lo que es la pirámide [...] la pirámide invertida trata de que los peatones y las personas con movilidad reducida tengan privilegios” (2025, entrevista personal). En esta afirmación demuestra que al usar la pirámide como herramienta no es que se busca una igualdad, sino un cambio total del paradigma de la movilidad.

La lógica de la pirámide invertida de la movilidad se ha inserto incluso en los discursos de la sociedad política, un ejemplo es cuando Joselyn Mayorga nos comentó que:

(...) invertir la pirámide de la movilidad, que creo que este es uno de los retos más grandes para este y para cualquier administración, es decir, dejar de priorizar la motocicleta personal, el transporte público, el transporte, perdón, el transporte privado e impulsar el uso de transporte público, así como la reestructuración de rutas y frecuencias para poder abarcar una mejor cobertura de transporte público a nivel ciudad.

Su discurso nos demuestra que la transformación que implica la aplicación de la pirámide de la movilidad es grande y hasta un reto para las administraciones de turno, pero a la fin se evidencia la influencia de esta nueva lógica en los centros de la sociedad política, quienes serán los encargados de la generación de políticas y proyectos con esta nueva perspectiva de movilidad.}.

Por lo tanto, la pirámide invertida es una herramienta que busca romper con el sentido común de la automovilidad otorgando la debida importancia a los demás actores de la movilidad que han sido segregados del espacio público como de las políticas públicas generadas. Dentro de la guerra de posiciones se la puede considerar como un arma legítima de la sociedad civil para la imposición de una nueva hegemonía. Una hegemonía que democratiza la ciudad, la humaniza y es coherente con el bienestar de quienes la habitan.

2.8 La bicicleta, solución parche o elemento contrahegemónico

Como se mencionó en el capítulo dos, frente al modelo de movilidad centrado en el automóvil surgieron diversos grupos que cuestionan el modelo vigente de movilidad urbana para promover alternativas más sostenibles y equitativas. Entre ellos, destacan los colectivos de ciclistas entre ellos Biciacción quienes a través de la promoción y uso de la

bicicleta buscan "(...) provocar cambios en el paradigma de la movilidad, fomentando la bicicleta como un modo de transporte cotidiano, pero también como un modo de lucha social [...] sobre todo luchar por los derechos de las y los ciudadanos" (Erika Ulloa 2025, entrevista personal).

En ese sentido la bicicleta "no solo es una alternativa ecológica, sino también una herramienta para democratizar el acceso al espacio público y sobre todo reducir la dependencia del automóvil" (Erika Ulloa 2025, entrevista personal). Por tal motivo, la bicicleta se ha convertido como un elemento contrahegemónico frente a las formas de movilizarse en la ciudad y como lo menciona Yoselyn Mayorga "la bicicleta pública sale como una respuesta a un pedido ciudadano, no sale como una planificación de la alcaldía".

Estos pedidos de la sociedad civil han escalado hasta los entes rectores, así como aparecen dentro del proyecto Plan Maestro de Movilidad. En ese contexto, la Dirección de Movilidad Activa de la Secretaría de Movilidad también se encuentre trabajando con el objetivo de continuar con el sistema de bicicleta pública y así "mejorar, incentivar, como tal, a que las personas usen a la bicicleta, ya no como un medio recreativo o que, digamos, de fin de semana, sino más bien que sea un subsistema de transporte como tal" (Mario Balseca 2025, entrevista personal).

La propuesta de la bicicleta como medio de transporte cotidiano se materializó con la implementación del programa de bicicleta pública conocido también como BiciQ en el año 2012. Pero, a pesar de los avances, ha sido un proyecto que ha presentado varios altibajos provocando que en el 2024 se suspendiera el servicio. Frente a esta situación, un miembro del Concejo Metropolitano Menciona lo siguiente:

"Hace no mucho se cerró el contrato con la bicicleta pública que existía en la ciudad y desafortunadamente no hemos podido concretar otro contrato de bicicleta pública por lo costoso que es el mantenimiento de una bicicleta pública en la ciudad al no depender directamente de municipio de Quito" (Joselyn Mayorga, 2025, entrevista personal).

Como podemos observar, el motivo de la suspensión de este proyecto se lo presenta principalmente por razones técnicas como es el mantenimiento y los costos, además que se reconoce que el pedido de la bicicleta es:

(...) únicamente una solución parche para un problema de movilidad que de verdad existe en la ciudad y un problema de movilidad que requiere extrema atención. Dicho esto, el tema de mantenimiento de los costos de la bicicleta pública para el municipio de Quito, al nosotros no tener talleres especializados por la falta de una política pública estructurada nuevamente, hace que los precios sean extremadamente costosos. No podemos arreglar una rueda. Nosotros tenemos que conseguir alguien que arregle una rueda. Los contratos

muchas veces no incluyen el tema de mantenimiento para las bicicletas (Joselyn Mayorga 2025, entrevista personal).

La complejidad de proyecto se ha visto reflejado en la importancia que se le ha dado al tema en las sesiones de consejo. Esto se puede evidencia cuando Andrés Campaña nos comenta lo siguiente:

(...) pese a que se aprobó este Plan Maestro de Movilidad Sostenible, el 12 de julio de 2024 se suspendió el sistema de bicicleta pública, que era precisamente uno de los 137 proyectos que estaba vigente a la hora de haber aprobado el Plan Maestro de Movilidad Sostenible y que hasta el día de hoy no tenemos nuevamente la bicicleta pública. Entonces, resulta paradójico de que se hable mucho de la movilidad sostenible, se hable mucho de fortalecer el uso de la bicicleta, pero en la práctica la política pública es nula. Es más, por el contrario, han habido retrocesos [...] Lastimosamente de los 22 integrantes que somos, solamente tuvimos siete votos a favor, cinco abstenciones, cinco votos en contra y cinco ausencias, entre la cual estaba la ausencia del alcalde. La presidenta de la ... vicealcaldesa que hasta el más o menos hasta el mediados de mayo fue además presidenta de la comisión de movilidad, votó en contra. Cuatro de los cinco miembros de la comisión de movilidad votaron en ya sea abstención o en contra. Entonces yo creo que finalmente los votos reflejan cuál es el estado de la situación. Y la prioridad que le damos (Andrés Campaña, entrevista personal 2025).

En ese sentido, desde el cierre del programa de bicicleta pública Fidel Chamba asegura que desde el municipio “no hemos visto como parte legislativa y fiscalizadora proyectos reales en materia de movilidad de movilidad alternativa” (2025, entrevista personal).

A pesar de que, hasta el momento, no existe un programa de bicicleta pública en funcionamiento, la Dirección de Movilidad Activa menciona que se mantiene trabajado para el proyecto se lleve a cabo:

Tenemos planificado que sean a comparación de la de la bicicleta pública del 2023. Esta de aquí va a tener 25 estaciones, va a tener 250 bicicletas, súper tecnológicas, entonces, estamos en ese proceso. Prevemos que, por lo menos, lo mínimo que esperamos son 5 viajes diarios. Entonces, tenemos una buena expectativa, y al ser que esté conectado a la cuenta ciudad, vamos, tenemos previsto una las esperanzas de que haya muchos más viajes en este subsistema de transporte.

En ese sentido, y en todo este contexto, podemos ver que el tema de la bicicleta es un campo discursivo donde se disputan el bloque hegemónico que la considera como un elemento secundario y marginal dentro de la política pública, mientras que el bloque contrahegemónico ha luchado por colocarla como un medio de transporte esencial en el día a día.

Ahora, junto a la disputa sobre si la bicicleta debe o no convertirse en un nuevo elemento hegemónico, surge también la pugna por el espacio público en relación con la creación de ciclovías. Con el auge de la bicicleta como medio de transporte, estas iniciativas requieren necesariamente la infraestructura adecuada. En Quito, hasta el 2025,

cuenta con aproximadamente 130 km de ciclovías, siendo el sector de Iñaquito el que concentra la mayor extensión (Gonzales 2025). Sin embargo, muchas de estas vías presentan problemas: algunas no conducen a un destino claro y otras se encuentran desconectadas entre sí.

Además, en el sentido común de las personas, las ciclovías suelen ser percibidas como un obstáculo, incluso por personas que no poseen un vehículo. Un ejemplo de ello, lo expone Erika Ulloa (2025, entrevista personal), quien relata que junto a Biciacción impulsaron el proyecto llamado *Quito Seguro, vías libres y veredas amigables*, que proponía la implementación de una ciclovía en la Av. La Prensa. Según Ulloa la propuesta fue rechazada por los comerciantes de la zona, quienes argumentaban que se trataba de un área comercial y que la ciclovía impediría el estacionamiento de vehículos, afectando directamente sus negocios. Incluso algunos moradores advirtieron que, en caso de que el proyecto se lleve a cabo, estos destruirían los bolardos instalados.

Ante esta resistencia, las autoridades optaron por hacer la ciclovía al otro lado de la avenida junto al parterre por donde pasan los buses del Corredor Central Norte. Esta decisión por parte de las autoridades, a la final, representa una falta de desconocimiento de la normativa, así como pone en evidencia la prioridad que se le ha dado al proyecto vial a favor de la bicicleta. Frente a esta situación Erika Ulloa nos manifiesta que:

cuando las autoridades mismo no conocen o no estudian sobre la normativa, hay un retroceso [...] Dentro del Ecuador, nosotros tenemos la ordenanza 111 y la ordenanza 170. ¿Qué dicen estas ordenanzas? Que es la persona, la que sea dueña del local, comercial, es quien tiene la obligación de que ciertos establecimientos deben contar con un espacio de estacionamiento para sus clientes.

No pasó, surgió este tema, se dio donde se pudo esa ciclovía. ¿Por qué? Porque tienen otra..., este paradigma de Le Corbusier de que todo es en base al tema del carro (2025, entrevista personal).

Esta misma resistencia por parte de la ciudadanía la ha vivido Mario Balseca (2025, entrevista personal) quien nos comenta que

(...) quitar un parqueadero a la ciudadanía puede ser tan conflictivo que incluso han pedido hasta revocatorias del alcalde por quitar parqueaderos en una cuadra, en 2 cuadras, porque incluso dijeron que nos iban a, en San Bartolo, a meter un derecho de acción. ¿Cómo es? Bueno, nos iban a meter juicios por quitarles [...] un espacio para ampliar la cera y o para poner una ciclovía y me están quitando parqueaderos para mis clientes y demás. Entonces, nos llegan a poner acciones penales y demás.

Estos relatos son un claro ejemplo de la disputa entre el sentido común que privilegia el espacio para el automóvil y las lógicas contrahegemónicas, que más bien sostienen y demuestran que “cuando te autorizas, cuando haces la recuperación del espacio público, cuando hay vías más

caminables y viables, puedes promocionar más tus locales, tus comercios (...)” (Mario Balseca 2025, entrevista personal). Además, hay que reconocer que:

Cuando esté o no esté ciclovías, siempre va a haber tráfico, las colas de vehículos siempre van a haber, y a veces uno twitea, o a veces 1 pone en sus redes sociales, *Quito está colapsado, los de la Secretaría de Inmovilidad son unos ineptos* [...] cuando están twiteando desde la comodidad de su carro [...] cuando no se dan cuenta que ellos son realmente el problema

2.9 Cambio de estructuras acompañadas de cambio social

Como se ha evidenciado a lo largo de este capítulo, existe una marcada disputa por entre los dos bloques hegemónicos en pugna. Se observa cómo el sentido común que prioriza al automóvil permea amplios sectores de la sociedad, incluso entre quienes no necesariamente se movilizan en este medio.

Paralelamente, se puede evidenciar la lucha que realiza la sociedad civil, integrada por los colectivos sociales y académicos por romper con esta lógica imperante. No obstante, más allá de los cambios estructurales planteados, es fundamental que estas transformaciones estén acompañadas de un cambio social, es decir de la sustitución del paradigma de la automovilidad por un nuevo sentido común socialmente arraigado. Como lo mencionó Académico 2:

(...) yo podría entregar una solución diseñada, pero regreso a, tiene que venir con una aceptación social de la solución. De alguna forma, el metro ha sido aceptado, no rechazado. La bicicleta es rechazada con muchos ciclovía en muy buen estado de que tengamos. Pero podemos recordar que la BiciQ, en un momento, por el hipercentro, se utilizaba, se veía como personas en terno, en la BiciQ, porque era una manera fácil de como cruzar la Carolina, etcétera. Vuelvo a repetir, no es porque las soluciones la BiciQ, es porque la BiciQ y el Metro han sido aceptados, que entonces está funcionando (2025, entrevista personal).

La aceptación social de los medios alternativos implica necesariamente un cambio de paradigma respecto a la movilidad y la sociedad civil ha concentrado sus esfuerzos. Un ejemplo lo constituye Biciacción, organización que trabaja en educación vial transformadora. Estas charlas son impartidas desde los más pequeños hasta en cátedras a organizaciones, enfatizando los derechos correspondientes a cada actor vial.

En la misma línea, la Dirección de Movilidad Activa de la Secretaría de Movilidad ha implementado campañas educativas que buscan replicar estos mensajes desde los más pequeños. Mario Balseca precisa el alcance de esta labor:

Hemos trabajado con estudiantes de tercero de básica, de cuarto de básica para indicarles lo para que ellos transmitan, más bien para ellos como, bueno, para que ellos sepan cómo es la ciudad, cómo movernos de la ciudad, para que ellos sepan que ellos son la prioridad

como peatones, y también para que ellos permitan a los más grandes de casa indicando a ellos, por ejemplo, a los papitos que conducen indicándoles que no tienen que pitar, que tienen que respetar en los cruces peatonales, que tienen que priorizar el peatón. (...) Entonces, esto es lo que estamos trabajando, incluso para que, desde los más pequeños tengamos esta retroalimentación con los con los papás, con los mayores de casa, para que transmitan el mensaje (2025, entrevista personal).

El cuestionamiento a lo que es la hegemonía de la automovilidad invita a repensar las formas en las que nos movemos en la ciudad y, así mismo, elevar el potencial transformador de las alternativas a la movilidad difícilmente general cambios por sí solas. Como advierte Fernando Carrión:

(...) difícil, pero puede ayudar. O sea, yo creo que los scooters sí ayudan como la bicicleta, pero la bicicleta mismo que se ha pedido tanto y han hecho ciclo rutas siempre están vacías, O sea, el de lo que yo me recuerdo, el estudio que se hizo para el metro era el 66% que se hacía en bus, el 22% que se hacía en automóvil, el 15% caminando y el 035% en bicicleta. Y la bicicleta no existe (Fernando Carrión 2025, entrevista personal).

En definitiva, el posicionar a los modos de movilidad alternativa como nueva hegemonía trasciende la implementación de infraestructuras o la generación de políticas públicas aisladas. Ganar esta guerra de posiciones requiere una transformación del sentido común que cuestione el privilegio otorgado al automóvil. Los esfuerzos aplicados en la educación, en la incidencia normativa, son herramientas para ganar esta batalla y para una transformación de la configuración de la ciudad. El éxito de una movilidad sustentable no depende únicamente de la generación de elementos amigables con el ambiente, sino de la nueva racionalidad que abandone el privilegio otorgado a la automovilidad.

3. Análisis discursivo de los bloques en disputa por la hegemonía.

Unos de los mecanismos mediante los cuales los bloques hegemónicos buscan ganar *la guerra de posiciones* por la hegemonía es el discurso. Según Norman Fairclough, los discursos se construyen en tres niveles: el nivel textual, la práctica discursiva y la práctica social.

En ese sentido, el bloque hegemónico que defiende la automovilidad, a nivel textual, vincula al automóvil con nociones de estatus, progreso, pragmatismo y eficiencia al tiempo que presenta la geografía como un obstáculo natural para el desarrollo de otras formas de movilidad.

En la dimensión de la práctica discursiva, estos discursos son emitidos desde las llamadas trincheras, espacio que les permite acercarse cada vez más al poder. En el caso de los concejales, el Concejo Metropolitano, funciona como una trinchera con capacidad

de aprobar y fiscalizar políticas y ordenanzas relacionadas con la movilidad. La importancia y cercanía que esta trinchera tiene con el centro de poder facilita que en numerosos proyectos bajo la lógica de la automovilidad se materialicen, contribuyendo a la naturalización de esta ideología. Los efectos de dicha reproducción consolidan una distribución inequitativa del espacio y una perpetua dependencia del automóvil.

Por otro lado, el bloque contrahegemónico que busca romper con la perpetuación de la automovilidad mediante propuestas alternativas y sostenibles. A nivel textual, sus discursos utilizan términos como: derechos, pirámide invertida, democratización, del espacio, bien común, justicia social, destacando el privilegio del peatón frente al resto de actores de la movilidad. En la práctica discursiva, estos discursos emergen desde las trincheras de los colectivos sociales, que mediante diversos mecanismos logran articularse para ganar terreno en la esfera política. En la práctica social, la sociedad civil promueve valores que debilitan la lógica de la automovilidad y se orienta a formas de ciudad más humanas,

El análisis de discurso de ambos bloques refleja, en términos gramscianos, una lucha por la hegemonía. La automovilidad se mantiene vigente gracias a la naturalización de este concepto y modo de vida por parte de ciertos actores de la movilidad. Mientras tanto, el bloque contrahegemónico busca dismantelar dicha hegemonía a través de su desnaturalización.

La efectividad del bloque contrahegemónico radica en la capacidad de realizar críticas estructurales, así como en el uso de mecanismos que le permite insertarse en la toma de decisiones, como es la silla vacía. En contraste, el bloque hegemónico se sostiene en el sentido común ya legitimado de la automovilidad, reafirmado mediante discursos y acciones concretas, especialmente a través de la infraestructura.

En consecuencia, esta guerra de posiciones, más allá de ser una confrontación de discursos contrapuestos, constituye una lucha por un cambio de paradigma. En términos gramscianos, se trata de la disputa por un nuevo sentido común, uno más equilibrado, humano y respetuoso con el entorno.

Capítulo cuarto

Mapeando el campo de batalla

¿Perpetuación de la automovilidad hegemónica o implantación de una nueva hegemonía entorno a la sustentabilidad?

El análisis de los discursos de los diferentes actores sobre movilidad urbana en Quito muestra un patrón complejo de contradicciones que trascienden las diferencias metodológicas o de enfoque, evidenciando tensiones estructurales entre las aspiraciones de transformación hacia la sustentabilidad y la reproducción de las lógicas del modo de vida imperial. Tras las conversaciones con los actores de la sociedad política y la sociedad civil se puede evidenciar la llamada guerra de posiciones entre la hegemonía dominante de la automovilidad y la búsqueda de la implantación de una nueva hegemonía en base a la sustentabilidad. En ese sentido, en este capítulo pretende analizar el estado actual de esta guerra de posiciones por la hegemonía en movilidad en Quito, determinando la fortaleza relativa de los proyectos en pugna y las condiciones de posibilidad para un cambio hegemónico.

1. La movilidad como campo de batalla ideológica entre intelectuales

La movilidad urbana en Quito no es simplemente un problema técnico de ingeniería o planificación; constituye un campo de batalla donde se disputan visiones radicalmente distintas sobre qué es la ciudad, para quién existe, y quiénes tienen derecho legítimo a habitarla. Lo que parece ser una disputa sobre espacio público, ciclovías, buses o metro es, en realidad, desde una perspectiva gramsciana una lucha por la hegemonía, por difundir un sentido común sobre quien tiene derecho a la ciudad y el espacio. Sin embargo, el análisis discursivo de las entrevistas revela que este consenso se está resquebrajando, desatando una "guerra de posiciones" donde un emergente bloque contrahegemónico disputa, desde múltiples trincheras, el futuro de Quito.

2. Los intelectuales orgánicos en la lucha por la hegemonía

Gramsci denominó “intelectuales orgánicos” a aquellos actores que articulan y difunden la visión del mundo de una clase social específica, proporcionando coherencia intelectual y justificación moral al orden existente. En el campo de la movilidad urbana, identificamos múltiples tipos de intelectuales orgánicos que operan desde distintas

posiciones institucionales para reforzar el orden hegemónico en torno a la automovilidad, ya que la hegemonía opera construyendo consenso que naturaliza el dominio.

Por otro lado, la contrahegemonía emerge cuando actores subalternos desarrollan visiones alternativas del mundo que cuestionan ese “sentido común”. Gramsci enfatizaba que las clases subalternas requieren sus propios intelectuales orgánicos capaces de articular coherentemente experiencias fragmentadas de opresión en proyectos políticos alternativos. En el campo de la movilidad quiteña, identificamos múltiples actores que funcionan como intelectuales orgánicos de un emergente bloque contrahegemónico.

En este caso, los intelectuales orgánicos que refuerzan la hegemonía de la automovilidad atacan desde trincheras de poder político, como es desde el consejo metropolitano, o la secretaría de movilidad que tiende a priorizar a temas de infraestructura en lo que respecta a la movilidad, Pero de igual manera, la naturalización de la hegemonía de la automovilidad la defienden personas que no necesariamente puedan ser propietarias de un vehículo.

Por otra parte, los actores de la sociedad civil rigen en un bloque diverso que luchan y articulan un proyecto alternativo contrahegemónico. Este bloque cuenta con sus intelectuales orgánicos como Erika Ulloa, quien desde Fundación BiciAcción disputa hegemonía mediante incidencia normativa. Su trayectoria implica que 16 de 17 observaciones presentadas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre fueran aprobadas, además de incidir en la emblemática Ordenanza 194 de Quito. Esta capacidad de incidir en marcos normativos evidencia lo que Gramsci denominaba guerra de posiciones: la conquista paciente de espacios institucionales desde donde disputar hegemonía. A diferencia de estrategias insurreccionales (guerra de maniobras), la guerra de posiciones busca transformar correlaciones de fuerza mediante acumulación gradual de victorias parciales en terrenos específicos —en este caso, el terreno jurídico-normativo.

3. Crisis Orgánica: Fracturas del bloque hegemónico y límites de la contrahegemonía

Gramsci enfatizaba que las crisis hegemónicas emergen cuando se abre brecha entre discursos legitimadores y experiencias materiales, generando lo que denominaba “crisis de autoridad”. En el campo institucional quiteño, se han podido identificar múltiples fracturas que evidencian tensiones dentro del propio bloque hegemónico.

Erika Ulloa reveló que “tenemos una normativa maravillosa...lamentablemente no se aplica” lo cual refleja una brecha entre la normativa y la praxis. La sociedad civil ha logrado conquistar de cierta manera a la sociedad política mediante la formulación de

normativas y leyes, pero estas no generan el impacto para el que fueron diseñadas puesto que no se aplican. La resistencia ciudadana y el desconocimiento por los agentes encargados de controlarla neutraliza los avances legales alcanzados para la transformación de un nuevo sentido común.

De igual manera, desde la trinchera del consejo municipal pudimos observar que el discurso no es homogéneo. Mientras la Secretaría de Movilidad, a través de actores como Mario Balseca, promueve una "pirámide invertida" de la movilidad y desmantela puentes peatonales por ser "antipeatonales", otros sectores del mismo gobierno carecen de la voluntad política o la capacidad para aplicar coherentemente el Plan Maestro de Movilidad Sostenible (PMMS). El retraso hasta 2025 en la implementación del sistema de bicicleta pública es un síntoma de estas "contradicciones secundarias" al interior del bloque en el poder.

Aparte de ello, la sociedad política ha cooptado el discurso de la sostenibilidad para mantener el orden hegemónico que académicos y colectivos sociales buscan desmantelar. Un ejemplo es la resolución emitida por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) en junio de 2019 donde se establece la reducción arancelaria a 0% a los vehículos particulares eléctricos. Si bien se toman estas medidas con el discurso de sostenibilidad ambiental, a la final reproducen la lógica de la automovilidad ya que ocupan el mismo espacio, solamente que con una fuente de energía diferente. De esa manera, es que el bloque hegemónico incorpora elementos del discurso contrahegemónico para vaciarlos del potencial transformador y fortalecer la misma hegemonía que se quiere supplantar. Gramsci advertía que el Estado moderno no simplemente reprime movimientos subalternos sino que los incorpora selectivamente, apropiándose de sus lenguajes mientras neutraliza sus dimensiones más disruptivas.

4. Límites y posibilidades: ¿Hacia dónde va la guerra de posiciones?

El análisis gramsciano permite identificar tanto logros como limitaciones del movimiento por movilidad activa en Quito. Entre logros, destacan: creación de institucionalidad específica (Dirección Metropolitana de Movilidad Activa); aprobación de marcos normativos progresistas (Ordenanza 194, reformas a Ley Orgánica de Transporte); implementación de infraestructuras materiales (ciclovías, aunque insuficientes y deficientes); emergencia de múltiples colectivos organizados articulados en coaliciones nacionales. Estos avances evidencian que la guerra de posiciones está

generando transformaciones graduales en correlaciones de fuerza, conquistando espacios institucionales desde donde disputar hegemonía vehicular.

Sin embargo, persisten limitaciones estructurales profundas que los testimonios revelan sistemáticamente. Erika Ulloa identifica el problema fundamental: “tenemos una normativa maravillosa” pero falta “control” efectivo que discipline comportamientos vehiculares. Esta brecha entre victorias normativas y persistencia de prácticas hegemónicas revela que conquistar sociedad política (leyes, presupuestos) es insuficiente sin transformar sociedad civil (cultura vial, aspiraciones de consumo, imaginarios urbanos). Andrés Campaña documenta contradicciones performativas institucionales: autoridades que aprueban retóricamente planes de movilidad sostenible pero votan contra implementación concreta, evidenciando que consenso discursivo sobre sostenibilidad no se traduce en políticas coherentes.

Joselyn Mayorga identifica barreras estructurales adicionales: fragmentación de competencias entre gobierno nacional y local que limita capacidad municipal de regular transporte; resistencia de cooperativas de transporte a municipalización y caja común; falta de apropiación ciudadana de tecnologías (cuenta ciudad) que condicionan mejoras del sistema. Estas limitaciones no son meramente técnicas sino políticas: expresan correlaciones de fuerza donde sectores que se benefician del statu quo (cooperativas de transporte operando como pequeños capitalistas, comerciantes que dependen de estacionamiento vehicular, familias de clase media que aspiran a automóvil) resisten transformaciones que amenazarían sus intereses.

César Costa plantea el desafío más radical: ¿cómo trascender el “discurso hegemónico, occidental” de sostenibilidad que permite desarrollo insostenible? Su cuestionamiento al concepto mismo de desarrollo sostenible —argumentando que “hasta ahora en ningún lugar hay desarrollo sostenible, hasta ahora solo hay desarrollo insostenible, nos estamos comiendo el planeta”— sugiere que transformaciones realmente radicales requieren no solo redistribuir espacio urbano sino cuestionar ontologías desarrollistas que naturalizan crecimiento sin límites y dominación sobre naturaleza. Gramsci reconocía que crisis hegemónicas profundas requieren no solo cambios en políticas específicas sino transformación de “sentido común” civilizatorio: formas fundamentales de entender relación entre humanidad y naturaleza, entre desarrollo y bienestar, entre progreso y felicidad.

La pregunta de Académico 2 sobre “¿qué pasa con el transporte si tomamos como base de pensamiento otros parámetros?” conecta con esta búsqueda de alternativas

epistémicas. Su referencia al Sumak Kawsay, aunque tentativa y limitada, sugiere que epistemologías indígenas podrían ofrecer marcos alternativos para pensar movilidad: no como problema de optimización técnica de flujos sino como dimensión de relacionalidad comunitaria y armonía con naturaleza. Sin embargo, la dificultad que Académico 2 experimenta articulando estos conceptos revela desafíos profundos: ¿cómo traducir entre marcos epistémicos radicalmente distintos sin violencia epistémica? ¿Cómo evitar que apropiación académica de conceptos indígenas reproduzca colonialismo que pretende superar?

5. Reflexiones finales: El interregno y las tareas de la contrahegemonía

El análisis gramsciano de los discursos sobre movilidad quiteña revela un momento de interregno: la hegemonía vehicular muestra signos inequívocos de crisis (congestión insostenible, contaminación atmosférica crítica, insatisfacción masiva con transporte público, emergencia climática) pero alternativas contrahegemónicas no logran aún consolidarse como sentido común mayoritario. Gramsci caracterizaba estos períodos de crisis hegemónica o de autoridad como momentos de peligro y oportunidad: “lo viejo muere y lo nuevo no puede nacer: en este interregno se verifican los fenómenos morbosos más variados”, es decir, en este momento la clase dominante pierde el consenso, dejando de ser dirigente sino únicamente dominante por el ejercicio de la coerción (Gramsci 1999, 37). Los testimonios documentan múltiples síntomas de esta crisis: desde contradicciones performativas de autoridades que aprueban retóricamente sostenibilidad, pero actúan vehicularmente, hasta proliferación desregulada de scooters eléctricos que se venden como solución ambiental pero reproducen desigualdades, pasando por infraestructuras como el metro que se legitiman mediante discursos de justicia social pero operan a menos de la mitad de su capacidad por falta de integración modal.

Las tareas de la contrahegemonía emergente, desde perspectiva gramsciana, son múltiples y complejas. Primero, continuar la guerra de posiciones conquistando espacios institucionales (normativas, presupuestos, políticas públicas) sin sucumbir a ilusiones de que estas victorias legales automáticamente transforman realidad material. Como Erika Ulloa insiste, victorias normativas requieren complementarse con control efectivo y transformación de cultura vial, reconociendo que hegemonía opera tanto en sociedad política como en sociedad civil. Segundo, construir bloques históricos que articulen diferentes sectores subalternos (peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, población con movilidad reducida)

Tercero, desarrollar intelectuales orgánicos capaces de articular coherentemente experiencias fragmentadas de resistencia en proyectos políticos alternativos. Actores como César Costa y Erika Ulloa funcionan ya como estos intelectuales, pero requieren multiplicación y articulación en redes más densas que conecten activismo callejero con incidencia normativa, experiencias corporizadas con elaboración teórica, luchas locales con movimientos transnacionales. Cuarto, disputar el terreno del sentido común mediante trabajo cultural paciente que desnaturalice la hegemonía vehicular. Cuando César rechaza el término “movilidad alternativa” opera en este terreno simbólico donde se libran batallas fundamentales por nombrar correctamente la realidad como condición para transformarla.

Quinto, y quizás más desafiante, desarrollar imaginarios radicales que trasciendan marcos desarrollistas occidentales que estructuran incluso discursos críticos de sostenibilidad. La búsqueda tentativa de Académico 2 hacia el Sumak Kawsay, el cuestionamiento de César al desarrollo sostenible, sugieren que transformaciones profundas requieren no solo redistribuir recursos dentro de paradigmas existentes sino cuestionar los paradigmas mismos. Gramsci enfatizaba que crisis hegemónicas profundas abren posibilidades de “reforma intelectual y moral”: transformaciones no solo en políticas específicas sino en formas fundamentales de entender mundo, sociedad, naturaleza, progreso. La movilidad urbana, aparentemente dominio técnico limitado, podría funcionar como sitio donde se disputan estas cuestiones civilizatorias más amplias: ¿qué tipo de ciudad queremos? ¿Para quién existe la ciudad? ¿Qué significa el buen vivir urbano? ¿Cómo habitar ciudades sin devorar el planeta?

El desenlace de esta guerra de posiciones permanece abierto, dependiendo de capacidades políticas de actores contrahegemónicos para construir bloques históricos suficientemente amplios y articulados. Gramsci advertía que nada está garantizado: crisis hegemónicas pueden resolverse mediante reconstitución de hegemonías renovadas (revolución pasiva) o mediante emergencia de bloques contrahegemónicos que transformen radicalmente relaciones de poder. Los testimonios documentan potencialidades para ambos desenlaces: por un lado, apropiación institucional selectiva de demandas subalternas que las domestica (movilidad activa burocratizada, ambientalismo de mercado, participación ciudadana ritualizada); por otro, experiencias de resistencia que generan subjetividades alternativas y articulaciones organizativas con capacidad transformadora. La tarea histórica, como Gramsci insistía, consiste en “pesimismo de la inteligencia, optimismo de la voluntad”: reconocer honestamente dificultades estructurales profundas sin sucumbir a parálisis derrotista, manteniendo

compromiso práctico con transformación pese a obstáculos formidables. Los actores entrevistados, desde sus posiciones heterogéneas y contradictorias, encarnan diversas variantes de esta praxis gramsciana, contribuyendo desde múltiples frentes a una guerra de posiciones cuyo desenlace aún está pendiente, pero en continuo cambio.

Conclusiones

La pregunta de esta investigación consistía en ¿cómo el modelo de movilidad urbana de Quito se relaciona con las dinámicas de automovilidad hegemónica, o transiciones hacia la sustentabilidad en el contexto de la crisis socioecológica actual? Para responder esta pregunta en el primer capítulo se estableció las bases conceptuales necesarias para comprender que la movilidad urbana no constituye un problema técnico neutral, sino un campo de disputas políticas donde se materializan relaciones específicas de poder entre sociedad y naturaleza. La teoría de la hegemonía de Gramsci ayudó a entender como una noción se vuelve en sentido común y mantiene su hegemonía, así como sirve para comprender también como implantar una nueva contrahegemonía. Así mismo, la articulación teórica entre el modo de vida imperial, la automovilidad hegemónica y las alternativas a la movilidad permitió comprender que las crisis de movilidad urbana no son disfunciones del sistema, sino expresiones de su funcionamiento normal orientado hacia la reproducción de desigualdades socioambientales.

La reconstrucción genealógica de la movilidad urbana en Quito, desarrollada en el segundo capítulo, evidenció cómo la configuración histórica de la movilidad en Quito siguió patrones similares a otras ciudades latinoamericanas: la llegada temprana del automóvil privado (1901), la posterior implementación de sistemas de transporte masivo (Trolebús 1995, Metro 2022), y la permanente tensión entre crecimiento urbano y capacidad institucional para gestionarlo. Sin embargo, este recorrido histórico reveló que cada “modernización” del transporte reprodujo los principios fundamentales de la planificación urbana Le Corbusiana: velocidad, eficiencia y conectividad a gran escala, subordinando sistemáticamente la habitabilidad local a imperativos de circulación.

El análisis crítico del discurso desarrollado en el tercer capítulo con el objetivo de contrastar los discursos hegemónicos y contrahegemónicos de los distintos actores constituyó el núcleo analítico de la investigación, revelando las estrategias específicas mediante las cuales cada tipo de actor construye legitimidad mientras reproduce las lógicas hegemónicas o desarticula los argumentos para dar lugar a una nueva hegemonía.

El cuarto capítulo que tiene como objetivo analizar el estado actual de esta guerra de posiciones por la hegemonía en movilidad en Quito, determinando la fortaleza relativa

de los proyectos en pugna y las condiciones de posibilidad para un cambio hegemónico. Por lo que se puede concluir que la movilidad en Quito es un campo de batalla discursivo que a pesar de que las lógicas contrahegemónicas se han logrado instalarse y conquistar importantes trincheras normativas generando una crisis de la hegemonía de la automovilidad; este orden hegemónico aún persiste a través de discursos, y proyectos llevados a cabo en la ciudad.

La contrahegemonía que apuesta por formas de movilidad alternativas ha tenido grandes logros, pero la guerra de posiciones aún no está culminada. Uno de los desafíos ya no es solo demostrar la superioridad técnica o ética del modelo de movilidad sostenible, sino ganar la batalla cultural en el sentido común de la ciudadanía que rompa con las aspiraciones de vida implantadas por el modo de vida imperial. Por lo que se requiere una guerra de posiciones que no solo escriba leyes, sino que transforme las subjetividades, demostrando que una ciudad para las personas no es una utopía, sino una posibilidad tangible, deseable y en coherencia con la naturaleza.

Una de las reflexiones que emergió durante la investigación fue reconocer cómo hemos naturalizado llamar “transporte alternativo” a prácticas tan fundamentales como caminar o usar la bicicleta. Esta nomenclatura revela la profundidad de la colonización conceptual que ha operado la automovilidad hegemónica: hemos llegado al punto de considerar “alternativo” lo que durante milenios constituyó la forma básica de desplazamiento humano. Caminar no es una alternativa al automóvil; históricamente, el automóvil es la alteración reciente de formas ancestrales de habitar el territorio. Esta inversión semántica evidencia cómo el modo de vida imperial ha logrado presentar como “normal” y “racional” un sistema de movilidad que es histórica y ecológicamente excepcional, requiriendo infraestructuras masivas, dependencia tecnológica y consumo energético intensivo para sostener desplazamientos que durante la mayor parte de la historia humana se resolvieron mediante la fuerza corporal y tecnologías simples.

Caminar y pedalear no son “alternativas” al automóvil; son formas fundamentales de habitar el territorio que el capitalismo urbano ha marginalizado sistemáticamente. Recuperarlas implica algo más profundo que construir ciclovías: requiere transformar las relaciones sociales que han convertido lo básico en excepcional y lo excepcional en normal.

Es importante reconocer que, dentro de las limitaciones estructurales identificadas, existen avances tangibles que no pueden desestimarse completamente. El Metro de Quito, pese a las contradicciones señaladas respecto a sus proyecciones de

demanda y dependencia de subsidios, ha logrado movilizar efectivamente entre 150-170 mil personas diariamente, aliviando parcialmente la presión sobre otros sistemas de transporte y ofreciendo una experiencia de viaje más digna para sectores que históricamente dependían exclusivamente de buses congestionados. La red de ciclovías, aunque insuficiente y mal mantenida, ha creado espacios antes inexistentes para la movilidad no motorizada, y organizaciones como BiciAcción han logrado posicionar la bicicleta en la agenda pública de maneras impensables hace dos décadas.

Los procesos de participación ciudadana, aunque limitados, han generado aprendizajes institucionales sobre la necesidad de incorporar perspectivas comunitarias en la planificación del transporte. Incluso las contradicciones del PMMS reflejan, paradójicamente, un nivel de sofisticación técnica y capacidad de diagnóstico que permite identificar con precisión los problemas que enfrenta la ciudad. La existencia misma de marcos normativos como la “pirámide de movilidad” crea condiciones institucionales que pueden ser apropiadas por movimientos sociales para exigir coherencia entre discursos y prácticas.

Estas conquistas parciales, sin cuestionar la crítica estructural desarrollada en esta investigación, constituyen bases materiales e institucionales desde las cuales pueden articularse transformaciones más profundas. La experiencia acumulada en la gestión de sistemas de transporte masivo, el conocimiento técnico desarrollado sobre movilidad alternativa, y las redes sociales construidas alrededor de estas iniciativas representan recursos que una transición genuina hacia la sustentabilidad puede y debe aprovechar, resignificándolos dentro de marcos más amplios de transformación urbana. Por lo que, para suplantarse la hegemonía de la automovilidad, además de avances en temas normativos también es necesario cerrar esa brecha entre la normativa y la realidad para construir un “sentido común” donde el peatón y el ciclista no se queden únicamente priorizados en la pirámide de la movilidad, sino que sean una prioridad absoluta en la ciudad.

Obras citadas

- Acanda Gonzales, Jorge Luis. 2007. Traducir a Gramsci. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales. <https://jcguanche.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/11/10.pdf>
- Almandoz, Arturo. 2008. *Despegues sin madurez: Urbanización, globalización y regionalización en América Latina*. Lima: Fondo Editorial Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- AEAE. 2023. “Boletín de prensa. Venta se vehículos-Resumen”, Quito, 11 de enero.
- . 2024. “Boletín de ventas. Diciembre 2023. Resumen para medios de comunicación”, Quito, 8 de enero.
- . 2025. “Boletín de ventas. Diciembre 2024. Resumen para medios de comunicación”, Quito, 8 de enero.
- . 2025. “Boletín de ventas de vehículos. Agosto 2025. Resumen para medios de comunicación”, Quito, 8 de septiembre.
- Banister, David. 2008. “The Sustainable Mobility Paradigm”. *Transport Policy* 15 (2): 73-80.
- Bates, Thomas R. 1975. Gramsci and the Theory of Hegemony. *Journal of the History of Ideas*, 36(2), 351–366. <https://jm919846758.wordpress.com/wp-content/uploads/2018/08/gramsci-and-the-theory-of-hegemony-thomas-r-bates.pdf>
- Berman, Marshall. 1988. *Todo lo sólido se desvanece en el aire: La experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- Biblia Latinoamericana. 2005. Editorial Verbo Divino. https://archive.org/details/la-biblia-latinoamericana_202308/page/n2/mode/1up
- Biciacción. 2003. “Seminario Taller "Ciclo vías para Quito ", una propuesta ciudadana”. *Proyecto "HACIENDO CIUDAD"*. Centro de Investigaciones Ciudad. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/23181/2/LFLACSO-CIUDAD.pdf>
- Buci-Glucksmann. 1978. *Gramsci y el estado: hacia una teoría materialista de la filosofía*. España: Siglo XXI.

- Blaikie, Piers, y Harold Brookfield. 1987. *Land Degradation and Society*. Londres: Methuen.
- Brand, Ulrich, Markus Wissen, y Christoph Görg. 2020. "Overcoming Neoliberal Globalization: Social-Ecological Transformation from a Polanyian Perspective and Beyond". *Globalizations* 17 (1): 161-76.
- Brand, Ulrich, y Alice B. Vadrot. 2013. "Epistemic Selectivities and the Valorisation of Nature: The Cases of the Nagoya Protocol and the Intergovernmental Science-Policy Platform for Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES)". *Law, Environment and Development Journal* 9 (2): 202-220.
- Brand, Ulrich, y Markus Wissen. 2021. *The Imperial Mode of Living: Everyday Life and the Ecological Crisis of Capitalism*. Londres: Verso Books.
- Consejo de Participación Ciudadana y Control Social (CPCCS). 2019. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD). Quito: CPCCS. <https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>
- Chauvin, Juan Pablo. 2006. "Conflicto y gobierno local: el caso del transporte urbano en Quito [Borrador de tesis]". Tesis de maestría, FLACSO, Sede Ecuador. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/424>
- Cresswell, Tim. 2010. "Towards a Politics of Mobility". *Environment and Planning D: Society and Space* 28 (1): 17-31.
- Cronon, William. 1991. *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*. Nueva York: W. W. Norton & Company.
- Cuvi, Nicolás. 2022. *Historia ambiental y ecología urbana para Quito*. FLACSO Ecuador: Ediciones Abya-Yala.
- Cueva, Guido. 2018. "La sociedad civil en Ecuador como agente del desarrollo: aportes y desafíos actuales". Estudios de la Gestión, No. 4. <https://doi.org/10.32719/25506641.2018.4.2>
- Dávila Diana. "BiciQ" se suspende para mejorar y renovar el servicio, informa alcalde de Quito". *Radio Pichincha*. 15 julio 2025. <https://www.radiopichincha.com/biciq-se-suspende-para-mejorar-y-renovar-el-servicio-informa-alcalde-de-quito/>
- Delgado Ramos, Gian Carlo. 2015. Ciudad y Buen Vivir: ecología política urbana y alternativas para el bien común. *Theomai*, núm. 32, julio-diciembre, pp. 36-56.
- Descola, Philippe. 2002. "La antropología y la cuestión de la naturaleza." En *Antropología y naturaleza*, editado por Philippe Descola y Gísli Pálsson, 33-57. México: Siglo XXI Editores.

- Ecuador. Constitución de la República del Ecuador. Registro Oficial 449, 20 de octubre de 2008
- Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito. 2022. Memoria Institucional: En 1995, la movilidad de pasajeros se moderniza con el Trolebús. Transporte de Pasajeros. https://www.pasajerosquito.gob.ec/postales/Memoria_TROLE_FINAL.pdf
- Escobar, Arturo. 2008. *Territories of Difference: Place, Movements, Life, Redes*. Durham: Duke University Press.
- Estrella Santiago. “Millonaria inversión en el transporte público de Quito”. *El Comercio*. 09 de enero de 2025.
- Fairclough, Norman. 2013. *Critical Discourse Analysis: The Critical Study of Language*. 2ª edición. Londres: Routledge.
- Fernández Durán, Ramón. 1996. *La explosión del desorden. La metrópoli como espacio de la crisis global*. Tercera edición. España: Fundamentos.
- Freeman, R. Edward (1984). *Strategic Management: A Stakeholder Approach*. Boston: Pitman.
- Forbes India. 2025. 10 world's biggest car companies in 2025. *Forbes*. 03 de septiembre.
- Gandy, Matthew. 2002. *Concrete and Clay: Reworking Nature in New York City*. Cambridge: MIT Press.
- García Rodríguez, Sergio. 2021. “Los límites de Descartes en el dominio de la naturaleza”. *Logos. Anales del Seminario de Metafísica* 54 (2): 471-488.
- García Rodríguez, Sergio. 2022. “El dominio cartesiano de la naturaleza: Descartes y el desencantamiento del mundo”. *Pensamiento* 78 (301): 801-819.
- Gehl, Jan. 1987. *Life Between Buildings: Using Public Space*. Nueva York: Van Nostrand Reinhold.
- Giglioli, Giovanna. 1994. “Bloque Histórico y Hegemonía en Gramsci”. *Revista de Filosofía de la Universidad de Costa Rica* ISSN 0034-8252: 78-79.
- Gonzales Diana. 2025. “Quito, la ciudad con más ciclovías del país, pero aún falta cultura vial”. *Primicias*. 3 de junio.
- Glaser, Barney G., y Anselm L. Strauss (1967). *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. Chicago: Aldine Publishing Company.
- Gramsci, Antonio. 1967. *La formación de los intelectuales*. Barcelona, Grijalbo.

- Gramsci, Antonio. 1999. *Cuadernos de la cárcel. Edición crítica del Instituto Gramsci a cargo de Valentino Gerratana, vol. 1.* Ciudad de México. Era.
<https://proletarios.org/books/Gramsci-Antonio-Cuadernos-de-la-Carcel-1.pdf>
- Gramsci, Antonio. 1999. *Cuadernos de la cárcel. Edición crítica del Instituto Gramsci a cargo de Valentino Gerratana, vol. 2.* Ciudad de México. Era.
<https://kmarx.wordpress.com/wp-content/uploads/2012/06/gramsci-antonio-cuadernos-de-la-cc3a1rcel-vol-2.pdf>
- Hall, Peter. 1988. *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century.* Oxford: Basil Blackwell.
- Harvey, David. 1989. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change.* Oxford: Basil Blackwell.
- Harvey, David. 2018. *Justicia, naturaleza y la geografía de la diferencia.* Madrid: Traficantes de Sueños.
- Herce Vallejo, Manuel. 2012. “La corriente alterna y el automóvil como factores del estallido de la ciudad”. *Simposio internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa. 1890-1930 Brazilian Traction Bcelona Traction y otros conglomerados financieros técnicos.* Universidad de Barcelona, Facultad de Geografía e História. Enero 23-16.
- Heynen, Nik, Maria Kaika, y Erik Swyngedouw, eds. 2006. *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism.* Londres: Routledge.
- Heynen, Nik. 2014. “Urban Political Ecology I: The Urban Century”. *Progress in Human Geography* 38 (4): 598-604.
- Howlett, Michael, y M. Ramesh (2003). *Studying Public Policy: Policy Cycles and Policy Subsystems.* 2nd ed. Toronto: Oxford University Press.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). 2022. “Censo Ecuador 2022. Presentación de resultados”. *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.* Accedido 30 julio 2025. <https://www.censoecuador.gob.ec/resultados-censo/#resultados>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). 2024. “Información estadística de Transporte”. *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.* Accedido 20 junio 2025. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/transporte/>
- Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities.* Nueva York: Random House.

- Kaika, Maria. 2005. *City of Flows: Modernity, Nature, and the City*. Nueva York: Routledge.
- Kanger, Laur, y Johan Schot. 2019. “Deep Transitions: Theorizing the Long-Term Patterns of Socio-Technical Change”. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 32: 7-21.
- Laclau, Ernesto, y Chantal Mouffe. 2001. *Hegemony and Socialist Strategy: Towards a Radical Democratic Politics*. 2ª edición. Londres: Verso.
- Lander, Edgardo. 2019. *Crisis civilizatoria. Experiencias de los gobiernos progresistas y debates en la izquierda latinoamericana*. México: Universidad de Guadalajara.
- Lang, Miriam. 2012. “Crisis civilizatoria y desafíos para las izquierdas”. En *Más allá del desarrollo*, compilado por Miriam Lang y Dunia Mokrani, 7-18. Quito: EC. Fundación Rosa Luxemburg/ Ediciones Abya Yala.
- Le Corbusier. 1946. *Concerning Town Planning*. New Haven: Yale University Press.
- Lefebvre, Henri. 1967. *Le droit à la ville*. París: Anthropos.
- Lefebvre, Henri. 1974. *La production de l'espace*. París: Anthropos.
- Machado, Horacio. 2016. “Ecología política de los regímenes extractivistas. De reconfiguraciones imperiales y re-ex-sistencias decoloniales en Nuestra América”. *Bajo el Volcán* 15 (23): 213-235.
- Martínez-Alier, Joan. 2002. *The Environmentalism of the Poor: A Study of Ecological Conflicts and Valuation*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Mattioli, Giulio, Cameron Roberts, Julia K. Steinberger, y Andrew Brown. 2020. “The Political Economy of Car Dependence: A Systems of Provision Approach”. *Energy Research & Social Science* 66: 101486.
- Morales, Edison. “Quito se moderniza con trolebuses de alta tecnología”. *Transporte de Pasajeros*. 29 de enero de 2025.
- McCarthy, James. 2015. “A Socioecological Fix to Capitalist Crisis and Climate Change? The Possibilities and Limits of Renewable Energy.” En *Environment and Planning A* 47 (12): 2485-2502.
- Metro de Quito. 2024. “De récords y resultados: el Metro de Quito cumple un año de operación”. *Metro de Quito*. 1 diciembre. <https://metrodequito.gob.ec/records-aniversario/>
- Molano, Frank. 2016. “El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea”. *Folios* 44: 3-19.

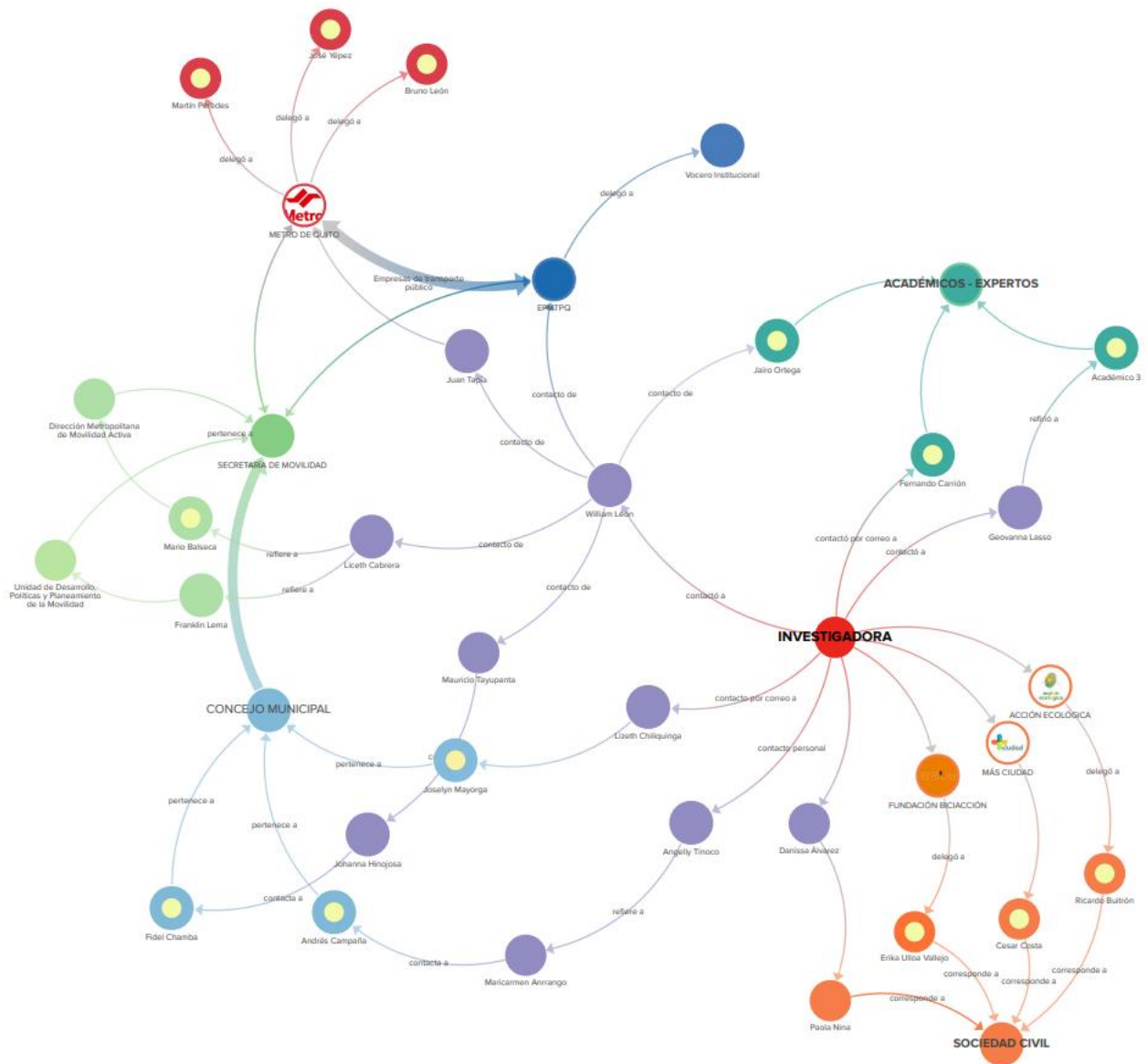
- Mumford, Lewis. 1961. *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. Nueva York: Harcourt, Brace & World.
- Municipio de Quito. 2002. “*Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano de Quito*”. Quito, Ec.
- Municipio de Quito. 2002. “*Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025*”. Quito, Ec.
- Municipio de Quito. 2022. “Plan de Evaluaciones de Impacto Social, Económico y Ambiental”. En *Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito, EC.
https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Ordenanzas/2024/ORD-001-2024-PUC%20-%20PLAN%20MAESTRO%20DE%20MOVILIDAD.pdf
- Municipio de Quito. 2022. “Plan de Modos no Motorizados y Alternativo”. En *Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito, EC.
https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Ordenanzas/2024/ORD-001-2024-PUC%20-%20PLAN%20MAESTRO%20DE%20MOVILIDAD.pdf
- Municipio de Quito, *Ordenanza Plan Urbanístico Complementario No, PUC-001-2024*.
 8 de febrero de 2024.
https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Ordenanzas/2024/ORD-001-2024-PUC%20-%20PLAN%20MAESTRO%20DE%20MOVILIDAD.pdf
- Noroña, Catalina. 2009. “De la bicicleta a la utopía: la construcción de organizaciones socio ambientales desde las propuestas de transporte alternativo - el caso de Quito, Ecuador”. Tesis de maestría. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.
<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/1133>
- Oleas, Daniel y María Belén Albornoz. 2016. “La bicicleta y la transformación del espacio público en Quito (2003- 2014)”. *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales* N.º 19, marzo 2016, pp. 24-44.
- Ortiz, Alfonso. 2021. “Apuntes para la historia de la protección de Quito”. En *Arquitectura Latinoamericana Contemporánea: identidad, solidaridad y austeridad*, editado por Inés del Pino y Fernando Carrión, 207-23. Quito, EC:

- Pontificia Universidad Católica del Ecuador y FLACSO Ecuador.
<https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/59006.pdf>
- Patton, Michael Quinn. 2015. *Qualitative Research and Evaluation Methods*. 4th ed. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Peet, Richard, y Michael Watts, eds. 2004. *Liberation Ecologies: Environment, Development, Social Movements*. 2ª edición. Londres: Routledge.
- Rayner, Jeremy. 2023. “Solo un cambio de marcha. Hegemonía, automovilidad y “transición”. En *Ecología Política*. 65: 59-65.
- Ribadeneira Araujo, Jorge. 1990. *Ecuador: Tiempos Idos*. Quito: Casa de la Cultura Ecuatoriana
- Roa, Avendaño Tatiana y Pablo Bertinat. 2024. “Resistir al extractivismo y construir una transición energética justa y popular en América Latina”. En *Más allá del colonialismo verde. Justicia global y geopolítica de las transiciones ecosociales*, editado por Miriam Lang, Breno Bringel y Mari Ann Manahan, 263-78. Buenos Aires, AR: CLACSO.
- Robalino Vaca, Byron Fabricio. 2021. “Movilidad Urbana Sostenible: La incidencia de actores sociales en la puesta en agenda de la bicicleta como sistema de transporte alternativo en la ciudad de Cuenca 2011-2019”. Tesis de maestría, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.
<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/10469/17610/TFLACSO-2021BFRV.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Robbins, Paul. 2012. *Political Ecology: A Critical Introduction*. 2ª edición. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Sabatier, Paul A., y Hank C. Jenkins-Smith (1993). *Policy Change and Learning: An Advocacy Coalition Approach*. Boulder, CO: Westview Press.
- Sambito Soluciones Ambientales Totales. 2021. “Estudio Complementario de la Variante Quitumbe de 2.6 KM de la primera línea del Metro de Quito”. *Metro de Quito*.
<https://metrodequito.gob.ec/wp-content/uploads/2021/01/Capitulo-3.-Introduccion-min.pdf>
- Secretaría de Movilidad. 2020. Sistema de Bicicleta Pública DMQ. https://www.pasajerosquito.gob.ec/convoca_epq/bicicleta_publica/5.%20perfil_de_proyecto_bicicleta_p%C3%BAblica_poa_2020_scan-1.pdf

- Schwanen, Tim, David Banister, y Jillian Anable. 2011. "Scientific Research About Climate Change Mitigation in Transport: A Critical Review". *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 45 (10): 993-1006.
- Sheller, Mimi, y John Urry. 2000. "The City and the Car." *International Journal of Urban and Regional Research* 24 (4): 737-757.
- Sheller, Mimi. 2018. *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. Londres: Verso Books.
- Smith, Neil. 2008. *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*. 3ª edición. Athens: University of Georgia Press.
- Soja, Edward W. 2008. "Taking Space Personally." En *The Spatial Turn: Interdisciplinary Perspectives*, editado por Barney Warf y Santa Arias, 11-35. Londres: Routledge.
- Solórzano, Libén. 2019. *Análisis del sistema de transporte público y propuesta de solución ecológica para la ciudad de Manta*. Tesis de Grado. <https://repositorio.uleam.edu.ec/handle/123456789/2345>
- Swyngedouw, Erik. 2004. "Social Power and the Urbanization of Water: Flows of Power". Oxford: Oxford University Press.
- Swyngedouw, Erik. 2006. "Metabolic Urbanization: The Making of Cyborg Cities". En *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*, editado por Nik Heynen, Maria Kaika y Erik Swyngedouw, 21-40. Londres: Routledge.
- Swyngedouw, Erik. 2011. "Depoliticized Environments: The End of Nature, Climate Change and the Post-Political Condition". *Royal Institute of Philosophy Supplements* 69: 253-274.
- Urry, John. 2004. "The 'System' of Automobility". *Theory, Culture & Society* 21 (4-5): 25-39.
- Zografos, Christos, y Joan Martínez-Alier. 2009. "The Politics of Landscape Value: A Case Study of Wind Farm Conflict in Rural Catalonia". *Environment and Planning A* 41 (7): 1726-1744.

Anexos

Anexo 1: Red de actores por bola de nieve



Anexo 2: Guía de entrevista semiestructurada – transporte público masivo

GUIA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Investigación discursos de la movilidad de representantes del transporte público masivo.

Actor:

Hora de inicio:

Lugar específico:

Hora de inicio:

Hora de finalización:

Entrevistador:

1. Presentación y consentimiento:

- Presentación del proyecto de investigación y sus objetivos
- Solicitud de permiso para grabar la entrevista
- Aclaración sobre confidencialidad y uso de la información

2. Historia personal y motivaciones para actuar dentro de temas de movilidad pública.

- Podría contarme un poco sobre su papel y ámbito de acción
- ¿Cuáles han sido sus motivaciones para trabajar y participar en los temas relacionados a la ciudad y el transporte?

3. Experiencia con el tema de movilidad, transporte y la ciudad

- ¿Desde cuándo ha trabajado el tema de la movilidad y el transporte en la ciudad?
- ¿Cómo caracteriza la movilidad en la ciudad de Quito?
- ¿Cómo caracteriza al transporte en la ciudad de Quito?

4. Percepciones sobre la movilidad y el transporte en la ciudad de Quito

- ¿Cuál es su percepción respecto a la movilidad en años anteriores a la actualidad?
- ¿Qué área del transporte y la movilidad cree que deben ser primordialmente atendidos?
- Como representante de una empresa municipal, ¿cuál es el enfoque y las prioridades que se tiene respecto a la movilidad en la ciudad?

5. Propuestas para la sostenibilidad en la movilidad y transporte desde su ámbito de acción

- ¿Desde su ámbito de acción y colegas cuáles son los principales problemas respecto a la movilidad?
- Como representante de una empresa municipal, ¿cuál es el enfoque y las prioridades que se tiene respecto a la movilidad en la ciudad?
- ¿Desde su ámbito de acción cuáles han sido las propuestas que se han planteado o qué putos han querido intervenir respecto al transporte y la movilidad?
- ¿Cree que las posibles soluciones que me ha mencionado tienen el potencial suficiente para reducir los problemas?

6. Cierre

Anexo 3: Guía de entrevista semiestructurada sociedad civil

GUIA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Investigación discursos de la movilidad desde actores de la sociedad civil

Actor:

Hora de inicio:

Lugar específico:

Hora de inicio:

Hora de finalización:

Entrevistador:

Tema de la investigación:

Movilidad en la ciudad de Quito en tiempos de crisis socioecológica. Perpetuación de la hegemonía o transiciones hacia la sustentabilidad.

Objetivo general:

Conocer cómo los diferentes modelos de movilidad urbana en Quito, privado, público y potenciales alternativos se relacionan con las dinámicas de la movilidad hegemónica, el capitalismo verde o con transiciones hacia la sustentabilidad en el contexto de la crisis socioecológica actual.

Objetivos específicos:

- Reconstruir genealógicamente la evolución de los modelos de movilidad en Quito, identificando actores, rupturas y continuidades en sus configuraciones históricas y sus relaciones con procesos socioeconómicos y políticos más amplios.
- Contrastar los discursos de innovación, sostenibilidad y sustentabilidad ambiental de tres tipos de actores a partir de la caracterización de cada modelo de movilidad.
- Analizar el potencial transformador de cada modelo de movilidad urbana en Quito, respecto a su capacidad para desafiar la automovilidad hegemónica, trascender el capitalismo verde y generar transiciones hacia formas de movilidad socialmente justas y ambientalmente sustentables.

1. Presentación y consentimiento:

- Presentación del proyecto de investigación y sus objetivos
- Solicitud de permiso para grabar la entrevista
- Aclaración sobre confidencialidad y uso de la información

2. Historia personal y en movimiento social

- Podría contarme un poco sobre su papel y ámbito de acción
- ¿Cuáles han sido sus motivaciones y aspiraciones para trabajar y participar en los temas relacionados a la ciudad y el transporte?

3. Experiencia con el tema de movilidad, transporte y la ciudad

- ¿Desde cuándo ha sido parte de este movimiento social que se enfoca en la movilidad y el transporte en la ciudad?
- ¿Cómo caracteriza la movilidad y al transporte en la ciudad de Quito?

4. Percepciones sobre la movilidad y el transporte en la ciudad de Quito

- ¿Cuál es su percepción respecto a la movilidad en años anteriores a la actualidad?
- ¿Qué área del transporte y la movilidad cree que deben ser primordialmente atendidos?

5. Propuestas para la sostenibilidad en la movilidad y transporte desde su ámbito de acción

- ¿Desde su ámbito de acción y colegas cuáles son los principales problemas respecto a la movilidad?
- ¿Desde su ámbito de acción cuáles han sido las propuestas que se han planteado o qué putos han querido intervenir respecto al transporte y la movilidad?
- ¿Cree que las posibles soluciones que me ha mencionado tienen el potencial suficiente para reducir los problemas?

6. Cierre

Anexo 4: Hoja de Información y Consentimiento informado presentado en cada una de las entrevistas

Hoja de información

Título de la investigación: Movilidad en la ciudad de Quito en tiempos de crisis socioecológica. Perpetuación de la hegemonía o transiciones hacia la sustentabilidad.

Institución: Universidad Andina Simón Bolívar. Sede Ecuador.

Programa de postgrado en el marco del cual se realiza la investigación: Maestría en Ecología Política y Alternativas al desarrollo.

Datos de contacto del/de la investigador/a responsable:

Nombre:

Correo electrónico:

Teléfono:

Director de Tesis:

Correo electrónico:

La presente investigación tiene como objetivo: Conocer cómo los diferentes modelos de movilidad urbana en Quito, privado, público y potenciales alternativos se relacionan con las dinámicas de la movilidad hegemónica, el capitalismo verde o con transiciones hacia la sustentabilidad en el contexto de la crisis socioecológica actual.

Para llevar adelante este estudio, me gustaría mucho tener la oportunidad de conversar con Ud. sobre los temas a la movilidad en la ciudad de Quito, y las propuestas hacia esta desde la sostenibilidad, sustentabilidad, y también aprender de su experiencia.

Si acepta participar en la investigación, se le solicitará responder diversas preguntas sobre el tema antes mencionado en el marco de una entrevista, lo que tomará aproximadamente entre 40 y 60 minutos. La información obtenida será únicamente utilizada para la elaboración de una tesis, que posiblemente será publicada en formato de libro o artículo académico.

La información que Ud. me comparta será almacenada y procesada de forma segura, garantizando que sólo el equipo de investigación (la investigadora y su tutor) tenga acceso a esa información. Se respetará también la confidencialidad de su nombre, en caso de que Ud. desee mantener el anonimato, y se puede acordar un alias que vaya en lugar de su nombre.

Su participación en esta investigación no tendrá beneficios directos para usted. Sin embargo, el contar con información sistematizada surgida de la propia comunidad académica acerca de la movilidad en la ciudad es un tema de interés colectivo con gran importancia para la comunidad.

Yo como investigadora me comprometo a devolver esta información una vez terminado el estudio y a socializar sus resultados con las personas que hayan contribuido y su organización.

Su participación en la investigación es voluntaria y libre, por lo que puede abandonar la misma cuando lo desee, sin necesidad de dar explicación alguna. Usted también puede realizar todas las preguntas que desee a la investigadora antes de tomar esta decisión.

Si existe algún tipo de dudas sobre cualquiera de las preguntas o sobre cuestiones generales acerca del cuestionario y/o la investigación, puede consultar directamente con Erika León. También puede realizar preguntas luego del estudio, llamando al teléfono o escribiendo al correo electrónico que figura en el encabezado de la presente hoja de información.

Erika Andrea León Sánchez

Quito, May. de 25

Consentimiento informado

Acepto participar en la investigación: **Movilidad en la ciudad de Quito en tiempos de crisis socioecológica. Perpetuación de la hegemonía o transiciones hacia la sustentabilidad**, tesis de maestría del/ de la estudiante Erika Andrea León Sánchez como parte de la Maestría en Ecología Política y Alternativas al desarrollo de la Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador. Como participante, responderé una serie de preguntas sobre movilidad y sustentabilidad.

Declaro que:

- He leído (o se me ha leído y eventualmente traducido) la hoja de información y, en caso de desearlo, se me ha entregado una copia de la misma, para poder consultarla en el futuro.
- Entiendo que mi participación es voluntaria y libre, y que puedo retirarme del estudio en cualquier momento avisando al investigador/la investigadora, sin tener que dar explicaciones y sin que ello cause perjuicio alguno sobre mi persona.
- Entiendo que no obtendré beneficios directos en forma de una remuneración material a través de mi participación.
- Entiendo que, en caso de tener dudas, puedo contactar con el/la investigador/a responsable, para realizar preguntas y resolver mis dudas sobre el estudio y mi participación en el mismo.
- Entiendo que al dar mi consentimiento no renuncio a ninguno de mis derechos.

Si acepta participar, haga una cruz en el cuadro de abajo, escriba su nombre, la fecha, número de documento y firma. En caso de que no desee participar, no firme y expresaselo a la investigadora.

☐

Sí acepto participar en la investigación.

Confidencialidad:

Deseo participar en la investigación (hacer una sola cruz donde aplica):

☐

Con nombre y apellido, para visibilizar y personalizar mi aporte (por ejemplo, en caso de tener un rol de dirigente, especialista, artista, etc.)

☐

De manera anónima, sin que se conozca mi nombre o apellido. En este caso, el/la investigador/a se compromete a anonimizar sus respuestas.

☐

Quisiera que se me coloque el siguiente alias en la investigación: _____

Nombre del/de la participante y fecha: _____

Firma: _____

No. documento: _____

